GEO
POLITIK

S DEM INHALT DES HEFTES:

RT VOWINCKEL VERLAG

11 / NOV. II. JAHRGANG 1925 2 MARK

ZEITSCHRIFT FÜR GEOPOLITIK

Herausgegeben von *Dr. K. Haushofer*, Honorarprofessor a. d. Univ., Gen.-Major a. D., München, Arcisstr. 30, Tel. 57312 *Dr. E. Obst*, o. Professor a. d. Technischen Hochschule, Hannover, Geibelstr. 24, Tel. Nord 8186, *Dr. H. Lautensach* Studienrat, Hannover, Freiligrathstr. 9, Tel. West 5948 und *Dr. O. Maull*, a. o. Prof. an der Univ., Frankfurt/Main, Franz Rückerstrasse 23, Tel. Maingau 5117, unter ständiger Mitarbeit des „Wirtschaftsdienst", Hamburg, Poststr. 19.
Schriftleitung: *Dr. F. Hesse*, Berlin-Grunewald, Hohenzollerndamm 83, Tel. Pfalzburg 2234

II. JAHRGANG 1925
HEFT 11 · NOVEMBER

INHALT:

DER PREIS:

Das Einzelheft . . . . 2 Reichsmark
Die Vierteljahresfolge . . . . 6 Reichsmark
Die Halbjahresfolge . . . . 12 Reichsmark
Die Jahresfolge mit Register . . . . 24 Reichsmark

Postscheckkonto: Kurt Vowinckel Verlag, Berlin 18769, Wien 55918
Bankkonto: Delbrück Schickler & Co., Berlin

ANSCHRIFTEN DER MITARBEITER DIESES HEFTES

Heinz v. Bomhard, München, Kaulbachstr. 10/11
Friedrich Deml, Fürth i. B., Katharinenstraße 11
H. Fehlinger, Ref. im Internat. Arbeitsamt, Chemin de Colombettes 9, Varembé, Gent (Schweiz)
Alois Fischer, Professor a. d. Universität, Wien 16, Wilhelminenstraße 199
Dr. Karl Haushofer, Gen.-Major a. D., Honorarprofessor a. d. Universität, München, Arcisstrasse 30
Richard v. Kiliani, Wirkl. Geh. Legationsrat z. D., Schondorf i. B.
Dr. H. Lautensach, Studienrat, Hannover, Freiligrathstr. 9
Dr. Georg A. Lukas, Prof., Graz, Franckstr. 34
Dr. O. Maull, a. o. Professor a. d. Universität, Frankfurt a. M., Franz Rückerstraße 23

KURT VOWINCKEL VERLAG
BERLIN-GRUNEWALD / HOHENZOLLERNDAMM 83

RICHARD v. KILIANI: GEDANKEN ÜBER OST-ASIEN

as ost-asiatische Problem rührt die Grundfragen unseres ganzen mensch-
en Daseins auf dieser Erde in einer unerhörten Weise auf: Machtpolitik,
tschaftspolitik und Kulturpolitik. Das Ganze kompliziert durch Rassen-
bleme. Die ost-asiatische Frage gehört nach all den doch bedeutenden
wälzungen unserer eschatologischen Zeit, die wir schmerzlichst erlebt haben,
den wichtigsten der Gegenwart und ist voll unheilschwangerer Keime für
Zukunft der Menschheits-Kultur und die Machtverteilung auf unserm
neten.

m Mittelpunkt: ein großer, ungeheuer reicher Erdteil — was wir die Pro-
zen eines Landes wie China zu nennen uns gewöhnt haben, sind große
che — mit 400 Millionen Menschen von einer außerordentlichen kultu-
en Kohesion, einem unglaublich veralteten ethischen Unterbau — dem
hilienkult, der den Gemein- und Staatssinn schwächt und dem Alten und
gebrachten einen ungebührlich großen Spielraum einräumt —, ein ruhiges
höfliches Volk, das wahrscheinlich ganz glücklich war —, bis es in das
tliche Räderwerk geriet, ein begabtes, aktivistisches Inselvolk als Nachbar
Kultur-Kreis-Genosse, Japan, das in unglaublich kurzer Zeit eine modernste
tliche Rüstung sich schuf und anlegte, die es — politisch, militärisch und
tschaftlich — mit einer erstaunlichen und gewissen grausamen Anmut trägt,
endlich ein weiterer und enorm reicher Erdteil, Rußland, mit 300 Millionen
nschen, die wenig administrative Begabung, aber ein labiles seelisches
ichgewicht besitzen, eine neue chiliastische Weltordnung erfinden, sie mit
fanatischen Gewalttätigkeit und dem brutalen Eigensinn echter Barbaren
r Welt aufdrängen wollen und nun vielleicht die Führung in dieser Welt-
seinandersetzung zwischen Westen und Osten gewinnen, die vor unsern Augen
ebt.

Es sind manche Anzeichen vorhanden, daß man in England das Endergeb-
des Weltkrieges, der doch im Grunde mit Haut und Haaren ein englischer
r, nun mit recht sauersüßer Miene zu betrachten beginnt. Daß man Ost-
en in den Krieg hineinzog, Japan noch zum Gerichtsvollzieher in Tsingtau
chte — um die alliierten Flotten, die das wohl auch fertiggebracht hätten,
ht zu bemühen — China mit der falschen Vorspiegelung eines Platzes am
handlungstisch in Versailles und eines künftigen Aufstieges in voller groß-
chtlicher Souveränität auf die Alliiertenseite zwang und damit endlich alle
Kugeln in Bewegung setzte, die heute über die weiten Flächen des Ostens

rollen — da müßte einem Engländer aber doch ob solcher kurzsichtigen T heit eigentlich der Verstand stille stehen! Die sog. deutsche Gefahr — sehr ist sie zusammengeschrumpft neben dem asiatischen Riesengespenst! deutsche Flotte, den deutschen Wirtschafts-Wettbewerb — konnte man di Fragen wirklich nicht einfacher ordnen als über den Umweg eines zerrütte Europa, seiner zerstörten Weltwirtschaft und mit dem zwangsläufig sich gebenden Endresultat des Aufruhrs in Asien? Oder war schon das englis Bündnis mit Japan der erste, große, blutschänderisch falsche Schachzug, den weltbeherrschenden angelsächsischen Kapitalismus unaufhaltsam in asiatischen Wirbel riß?

Jetzt scheint man freilich mehr auf die gemeinsame angelsächsische „Famili Firma" abkommen zu wollen. Sie ist sehr reich, während weder Japan n Rußland eigentlich Geld haben. Aber können die Würfel nicht schon la entscheidend gefallen sein, bis der Geldmangel bei barbarischen Massen wi sam wird, deren Kriege sich viel mehr selbst ernähren als die unsrigen u für die Entbehrung und Tod nicht viel bedeutet?

Und zurückziehen kann man sich nicht aus einem solchen Welt-Wirr wenn man die Welt beherrscht, sie beherrschen will und in gewissem Si — nach der Quantitäts-Theorie sozusagen — beherrschen muß! Auch ni auf die Autarkie der angelsächsischen Welt kann man sich zurückzieh Solche elegischen Töne hört man jetzt tatsächlich aus England. Die Län englischer Zunge, die Weltteile unter angelsächsischer Herrschaft sind gr zahlreich und fruchtbar an allen Schätzen der Erde: Amerika, Indien, Dominions, Australien usw. Es sind aber doch in manchen recht we angelsächsische Menschen darin vorhanden (vergleichsweise auch ziemlich spruchsvolle oder solche mit Erdteils- und Imperiumsgefühlen „on their o account" behaftet).

Dann gibt es auch doch noch so etwas wie eine Weltwirtschaft.

Wer China entwickeln — man braucht nicht einmal sagen: beherrschen wird, dem fällt ein maßgebender Einfluß auf die Produktions- und Lohnv hältnisse aller größeren Ausfuhrländer in den Schoß. Eine weltwirtschaftli Machtstellung, wie die Englands und seiner Währung, ist ohne den chin schen Markt aber überhaupt nicht zu halten.

* * *

Unter diesem Gesichtswinkel wird die Hineinziehung Chinas und C Asiens in den Krieg wirklich zu einem „Meisterstück" englischer Staatsku die, wie die Geschichte beweist, doch ganz seltene Chancen zu einer fol richtigen Evolution hatte und die auch wahrlich nicht von schlechten Elt ist. Wir haben heute so viele Veröffentlichungen japanischer und chinesisc

atsmänner und Gelehrten, so zahlreiche Bücher amerikanischer und eng-
cher Philosophen und Missionare aufgeschlagen vor uns liegen, daß wir uns
ch ohne die englischen Archive schon ein Bild davon machen können, wie
se Musterleistung englischer — im letzten Akt auch amerikanischer —
litik sich abgespielt hat.

Die englische Politik war doch schon lange derart, daß Japan die Leitung
China nicht nur als ein Gebot der Selbsterhaltung, nein, auch als ein
bot der Selbstachtung empfand und beanspruchte. Ungestraft und
sonst läßt sich solch ein Volk nicht differenziieren, infamierenden Ein-
nderungs-„Testen" und -Beschränkungen unterwerfen*) und von den
sten ausschließen, nach denen seine sich rasch vermehrenden Landeskinder
s dem immer unzulänglicher werdenden Vaterlande eben gerne ausgewandert
ren. Verschloß man ihnen diese noch dazu zum Teil menschenleeren,
chen und entwicklungsfähigen Länder, die ohne farbige Einwanderung
ch Klima, Nachbarschaft und aus dem Grunde des Aussterbens des angel-
hsischen „Pioniers") überhaupt nicht zu entwickeln sind — natürlich er-
ben sie dann immer lauter den Anspruch: „Dann schon mindestens das ost-
atische Betätigungsfeld, China, für uns".

Und dieser politische und moralische Anspruch bekam mit der Industriali-
rung Japans, der Voraussetzung seiner Großmachtstellung und damit seiner
ndnisfähigkeit, also seiner Brauchbarkeit für England, eine gewichtige und
ingende wirtschaftliche Fundierung: die japanische Industrie kann ohne die
inesischen Bodenschätze nicht leben (wenn sie die amerikanischen nicht zur
rfügung hat).

* *
*

Für China hatte man die Politik der sog. offenen Tür proklamiert, d. h.
ler konnte kommen und nehmen, soviel er wollte, bzw. soviel ihm die
inesische Beamtenbestechlichkeit und der Neid der Mitbewerber erlaubte.
chdem einige große Fetzen aus dem chinesischen Riesenleib gerissen waren
u. a. Birma von England, Anam von Frankreich — war man auf die
nose Einrichtung der sog. „Interessen-Sphären" abgekommen. Sie waren
hließlich von einem schier undurchdringlichen Dschungel von Verträgen,
nderabkommen und Klauseln umwuchert, gewachsen auf dem giftigen
mpfboden großmächtlichen Neides. Die solide Geschäftsbasis der „Entwick-
ng" Chinas war aber doch schließlich englisch. England hatte die un-
eifelhafte Vormachtstellung vor allen Vertragsmächten in China. Alles in
em war es ein Tauschgeschäft: Anleihen gegen finanzpolitische Souveräni-

*) In Australien konnte jeder japanische Einwanderungslustige einem Sprachexamen („Test")
jeder x-beliebigen Sprache unterworfen werden!

täts-Teilrechte auf dem Gebiete der Zölle, Bergwerke und Bahnen. Man ga natürlich nicht Geld und konnte nicht Geld geben, wenn man der Zinse nicht sicher war. Das war man nicht in China, das mit all seiner alten — und verehrungswürdigen — Kultur, die die Pyramiden der Pharaonen scho miterlebt hat, — keinen unbestechlichen und zuverlässigen Verwaltungsappara auf die Beine brachte. Also „settlements" und Verwaltung der Pfänder ode ihre Kontrolle durch die Geldgeber. Das hat China auch nicht weiter gro geniert, — wenn man es auch — besonnener und kluger Weise — manches mal hätte vielleicht besser in weniger demütigende Formen gekleidet hätte

England hatte in jeder Richtung eine Sonderposition, einmal durch di englische Seezollverwaltung, ein ungeheures Machtinstrument, dann auch weil es die größte weiße überseeische Machtorganisation der Welt ist, di auch tiefer als eine andere in der farbigen Welt verankert ist. Das britisch Imperium hat den staunenden Erdenrund an eine Reihe von Ansprüchen ge wöhnt, die es in dieser seiner „gottgegebenen" Funktion und Rolle auf de Weltbühne erheben zu müssen glaubte, z. B. an die Forderung der englische sog. „Glacis-Politik", nach der in bestimmten, von England bestimmten — vor den Grenzen der zahlreichen und über die Erde verstreuten Teile de britischen Weltreiches liegenden möglichen Gefahrenzonen — Tibet, Afgha nistan, Sudan pp. — die englischen Schildwachen spazieren gehen oder di englischen Richtkanoniere freies Visiergelände haben mußten.

Nun war dieser zerstreute britische Weltleib doch allgemach etwas gro geworden, wie wir alle wissen. So groß war seine Macht in China, daß sic in der englischen Publizistik, was wenigen bekannt ist, genug Wendunge finden wie diese: „Zu dem indischen Indien noch ein zweites chinesische Indien? Das wäre wohl ganz logisch. Dazu langts aber nicht mehr." Ma muß auf die Wellenkämme sehen, um dem Wogengang zu folgen.

Hat man aber einmal eine solche überragende Position, wie die Englan in China war, dann läuft man nicht ohne ganz zwingende Gründe die Gefah sie zu verlieren, und damit die Herrschaft überhaupt in dem ganz unentbeh lichen chinesischen Erdteil, und eine Situation dafür einzutauschen, die schlech terdings unübersehbar in ihren Folgen ist. Jeder Orientale ist ruhig, aber e läuft gelegentlich Amok. Man setzt also auch sich — und damit die gan weiße Welt — nicht der ganz ungeheuren Gefahr aus, durch seine Politi den ganzen Osten Asiens in Brand zu stecken, auch nicht — natürlich nich möchte man sagen — wegen einer im Grunde europäischen kriegerische Auseinandersetzung. Wäre die ganze englische und amerikanische Japan- un Chinapolitik unterblieben — der Krieg wäre als solcher nicht um ein Haa anders verlaufen.

* *

Heute, wo der Holzstoß im Osten in Flammen steht, zu dem die angel-
hsische Politik tatsächlich die Scheiter herbeigeschleppt hat, lohnt es sich
on zu betrachten, *wie* die englische und amerikanische Politik China be-
ndelt und in den Krieg gestoßen hat.

Schon die japanische Gerichtsvollzieher-Tätigkeit im englischen Auftrag in
ngtau war ein Meisterstück „englischer voraussehender Staatskunst“. Daß
n erst den farbigen Bundesgenossen noch bitten mußte, zu tun, was er
erlich kaum abwarten konnte, war schon nicht sehr angenehm. Er hat
n, als er einmal angefangen hatte, tüchtig weiter exekutiert, so weit, daß
englische Auftraggeber Halt! rufen mußte, weil der japanische Gerichts-
lzieher auch in seine, die englischen Rechte und Konzessionen im Yangtse-
l zu „vollstrecken“ sich anschickte. Das Ganze geschah auf chinesischem
ntralem Boden, angestiftet von der Schöpferin und Schutzpatronin des
ntigen Völkerbundes, von der Hüterin des „Völkerrechts“. Und was ge-
ah, war nichts anderes — wie englische und amerikanische Autoren sagen
als wenn „englische Truppen vor dem Eintritt Amerikas in den Krieg in
w-York gelandet wären und z. B. sämtliche deutschen Geschäfte und Banken
den Vereinigten Staaten beschlagnahmt hätten“. Es wäre auch absolut
hts anderes, wie dieses japanische Vorgehen in Kioutschau, Schantung und
inanfu, — wo die Japaner sich *in ihrem eigenen chinesischen Lande*
Wehr setzende chinesische Beamte erschossen —, wenn in einem künftigen
ege Japan in China liegende amerikanische Niederlassungen — es sind dort
erikanische Ölanlagen und Eisenbahnen — beschlagnahmen würden!

Dieser ganze Tsingtau-Fall hat vier Seiten: Einmal hat er Japan zu einer
nen politischen Machtstellung in China verholfen. Dann hat er China auf
Schwerste gedemütigt und beleidigt. Drittens hat England damit China
ganz überflüssige und gefährliche Schauspiel geliefert, zum erstenmal auf
nem Boden drei weiße Völker, Engländer, Franzosen und Russen, zusammen
den japanischen Rassen- und Kulturgenossen gegen andere Weiße, Deut-
e, die bisher dem Chinesen nur im freundschaftlichen, gesellschaftlichen
d Handelsverkehr lebend bekannt geworden waren, kämpfen zu sehen.
dlich hat es das Vertrauen der Weltwirtschaft in die Sicherheit ausländischer
pitalsanlagen auf das Schwerste erschüttert. Wie tief dieser Eindruck in China
r, beweist die weitere geschichtliche Entwicklung und der Aufstand in China.
Denn das Hauptmotiv — wir schildern nach englischen und amerikanischen
ellen — für den endlichen Eintritt Chinas in den Weltkrieg war Rache
Japan und Furcht vor seinen weiteren Bedrohungen. Die genauen Schil-
ungen der Einzelheiten des Falls werden sich künftige Völkerrechtslehrer
d Kulturhistoriker sicherlich nicht entgehen lassen.

* * *

Nach dieser ersten kalten japanischen Douche setzte nun die eigentliche Behandlung ein, die Wilson und der amerikanische Gesandte in Peking übernahmen.

Aus der Fülle der angelsächsischen Literatur hierüber bleiben folgende Haupteindrücke haften.

Einmal die Worte des japanischen Ultimatums an Deutschland vom 15. 8. 14. Japan erklärte damit:

„Maßnahmen zu ergreifen, um alle Ursachen einer Störung des Friedens im Fernen Osten zu beseitigen und das allgemeine Interesse zu wahren, das durch den Bündnisvertrag zwischen Japan und Großbritannien ins Auge gefaßt ist, um einen festen und dauernden Frieden in Ost-Asien zu sichern."

Diesen Worten irgend etwas vom politischen oder moralischen Standpunkt hinzuzufügen, hieße eine geradezu „vollendete" Leistung abschwächen: man kann nun mit dem Finger auf die Lage im Osten weisen.

Dann die Gründe, welche in China nach Monaten schwerster Erschütterungen, Revolutionen, Kabinettswechseln und wütenden Parteikämpfen schließlich die „mannhafte" Entscheidung brachten:

- die Hoffnung der Chinesen auf einen Sitz am Verhandlungstische von Versailles und damit Heilung all seiner Nöte und Gebrechen,
- die Hoffnung der Jung-Chinesen, den Einfluß der unfähigen regierenden „Alten" bei diesem historischen Anlasse zu brechen, ein sehr richtiges Motiv angesichts des chinesischen Familienkults, einer der Hauptgründe der Erstarrung und Versteinerung,
- die Hoffnung von den Schulden an die feindlichen Länder befreit zu werden (17 Mill. Dollar) und eine große Anleihe von ca. 200 Mill. Dollar zu erhalten, die sicher in Japan, wenn nicht in London, New York und Paris aufgelegt werden sollte.

Endlich das Verhalten Amerikas und Englands, aus dessen tröstlichen und freundlichen Noten und Worten dieses wirklich hartgeprüfte China nichts anderes herauslesen konnte, als daß diese Mächte seine Leistung, den kriegerischen Anschluß, mit der Wiederherstellung der Souveränität Chinas und der wohlwollenden Prüfung seiner zahlreichen Leiden und Beschwerden „vor dem Gerichtshof der zivilisierten Welt" honorieren würden.

Ein Zwischenspiel ist — wegen der Ausblicke von ihm — würdig, in den engen Rahmen dieses Zeitungsartikels erwähnt zu werden: die amerikanische Politik hat es fertiggebracht — in diesem langen, stets wechselnden Auf und Ab sich folgender Phasen von Intriguen und Einflüssen in Peking — Japan durch seine ruhmeswürdige Note vom 5. Juni 1917 tödlich zu beleidigen. China wird darin auf den Weg „der Wiedererlangung und Erhaltung seiner politischen Einheit" väterlich verwiesen, „zum Fortschreiten auf der Bahn

tionaler Entwicklung, auf der es schon zu einer so „deutlichen Blüte“ gegt sei und zu unverzüglicher Beilegung seiner parteipolitischen Streitigten ermahnt.“ Da ein großer Teil dieser Parteipolitik japanischen Ursprungs r, empfand man das in Tokio als eine ungebührliche amerikanische Einschung in chinesische Angelegenheiten.

* * *

Für einen Deutschen ist es eine gewisse grimmige Genugtuung, daß eigenth alle die verschiedenen Teilnehmer an dem Konzern, der unsere Niederwerfung Ost-Asien betrieb, von gegenseitigem Mißtrauen erfüllt waren. Das kam von r Raffgier. Auch müssen sie es doch in die chinesische Psyche mit Keulenhlägen eingehämmert haben, wie schwer ihnen diese Niederwerfung wurde, nn sie sogar China dazu brauchten. Sun-Yat-Sen, der Führer der Demoaten, hat diesen Eindruck in seinem weltbekannten offenen Brief vom 7. 3. 17 Lloyd George historisch fixiert und ihn als die schwerste Schädigung des glischen Prestiges im Osten bezeichnet.

Die englische Politik bekommt jetzt ihr Prüfungszeugnis. Sie hat nach glischen Zeugnissen nicht gut bestanden in Ost-Asien. Eine Vorrangs-Weltllung, wie die Englands in Ost-Asien war, hat man schließlich, ob man ll oder nicht, auch als Mandatar der Welt, zum mindesten der Weltwirthaft. Wer vom Schicksal über Vieles gesetzt ist, ist der Menschheitsgehichte auch für Vieles verantwortlich. Die Gefahren des Ostens waren hließlich keine Sache von Gestern oder Vorgestern. Die kannten alle euroischen Laien, die Jahre vor dem Krieg in der asiatischen Übersee lebten d die Augen offen hielten. Schon rein wirtschaftlich, da die Entwicklung inas, schon wegen der Auslandchinesen, den Pfeilern des ost-asiatischen ndels Europas, eigentlich das tägliche Gespräch war. Und Wirtschaft war mer auch Politik in Ost-Asien, viel mehr als in Europa: draußen ist eben es grobschlächtiger, simpler, mehr über einen Leisten fundiert. Bei uns, Europäern gesprochen, ist alles differenzierter und feiner gegründet. Den ten — von einer höheren Warte gesehen — mußte eine kluge Staatskunst f alle Fälle möglichst wenig in Unruhe bringen und daher aus dem iege heraushalten. Als der Schreiber dieses zu Kriegsanfang auf neutralem hiffsboden über den Stillen Ozean nach Hause eilte, hat er mit einer Anhl ebenfalls heimkehrender Engländer, die den ersten Familien des Landes gehörten und erste englische Posten innehatten, gelegentlich die Kriegschrichten, die die offenbar zahlreich und unsichtbar uns umgebenden engchen, japanischen und französischen Kriegsschiffe uns Tag und Nacht zunkten, besprochen. Das war ganz lehrreich und am neutralen amerikanihen Mittagstisch manchmal unvermeidlich. Da fiel auch die Äußerung eines

Engländers: „Im Burenkrieg, den sie als eines weißen Mannes Krieg betracht-teten, hätten sie keine farbigen Truppen verwendet.“ Auf den Einwand, ob er uns nicht auch für Weiße hielte, entfuhr ihm in höchster Erregung:

„Yes, but now it is life or death for us.“

Aber auch die größte Kriegspsychose entschuldigt nicht die geradezu formi-dable Kurzsichtigkeit der englischen Ost-Asienpolitik, nimmt ihr auch, der denen Friede der farbigen und die Würde der weißen Welt in die Hand gegeben war, nichts von ihrer ungeheuren Verantwortung vor der Geschichte. Heute segelt vielleicht die Bolschewisierung Chinas im Kielwasser dieser englischen Staatskunst.

Doch der Bolschewismus und seine Chancen in Ost-Asien — das ist ein Kapitel für sich und nur besonders zu behandeln.

GEORG A. LUKAS:
DIE SÜDOSTECKE DES DEUTSCHEN SPRACHGEBIETES

Das Viereck des geschlossenen deutschen Sprachgebietes in Mitteleuropa
t recht verschieden gestaltete Seiten: bestimmt gezogene, sprachinselfreie
kerscheiden im Westen, allmähliche Auflockerung und Zerfaserung des
tschen Volksbodens im Osten, in welcher Richtung zahllose Inseln und
elchen unseres Volkstums verstreut liegen; der breite und hohe Alpenwall
Süden mit slawisch-romanischen Anrainern, die schmale Wasserkante im
rden mit der kurzen dänischen Unterbrechung. Demzufolge stellen sich
urgemäß auch die vier Ecken des deutschen Trapezes: Ostfriesland und
preußen, Wallis und Südsteiermark grundverschieden dar. Während am
lart verwandtes niederdeutsches Volk und das Deutsche Meer die Nord-
stecke einfassen, teilt die Südwestecke am Monte Rosa italienisches und
nzösisches Sprachgebiet; mit beiden sind die Schweizer Deutschen in der
genossenschaft zusammengeschlossen. Überhaupt haben Nordwest- und
westecke dies gemeinsam, daß sie sich an oder auf neutralem Boden be-
den, wodurch Wirksamkeit und Gefährdung, das aktive wie das passive
ment der Ecklage abgeschwächt erscheinen. Nicht sie, sondern das belgisch-
nzösische Mittelstück der Westgrenze bildet hier die Gefahrenzone für unser
kstum.

Demgegenüber ist es um die Ostgrenze ganz anders bestellt.[1]) Ihr durch-
unfertiger Zustand, das Ineinandergreifen deutscher und slawisch-magyari-
er Ein- und Ausbuchtungen, die nationale Verstreutheit (Diaspora), die
derseits vorhanden, am stärksten aber doch von deutscher Seite aus ent-
kelt ist; was die Schlagworte „Deutschland nach Osten", „deutscher Drang
h Osten" u. a. erkennen lassen; die hier im Vergleich mit dem ver-
lossenen Westen immerhin noch da und dort bestehende Möglichkeit eines
wärts gerichteten Wirkens in irgend einer Form, die trotz allem noch
mer hier zu suchende „Linie des geringsten Widerstandes", die Unent-
rlichkeit der deutschen Sprache, des deutschen Kaufmannes, Technikers,
ehrten usw. — das alles verleiht unserer östlichen Volksgrenze gewisser-
ßen Leben und eröffnet manche Aussicht auf günstige Änderung, die
enüber der endlosen Verlustliste, der Erstarrung oder dem völkischen
zicht (Garantiepakt!) im Westen als Hoffnungsstrahl einer besseren
kunft erscheint und das alte Wort wieder wahrmachen könnte: Ex
ente lux! Jedenfalls hätte das Deutsche Reich des sogenannten neuen
rses seine Zukunft erst dann auf dem Wasser suchen sollen, wenn es

festländisch ausreichend verankert und namentlich auf der Morgenseite ge-deckt war.

Diese nur skizzenhaft angedeuteten Erwägungen vermögen wohl unsere ge-schichtlich begründete Auffassung zu stützen, daß wir im Westen lediglich verloren, im Osten aber nicht so viel gewonnen oder festgehalten haben, al wir hätten gewinnen oder festhalten können. Dem unbedingten Minus de Abendseite steht also ein zwar bedingtes und eingeschränktes, aber doch ei Plus der Morgenseite gegenüber, sonst würden ja auch nicht Wien un Berlin im Bereich der deutschen Ostbesiedlung liegen. Sicher müßte es noc ganz anders aussehen, wenn die deutschen Kaiser statt ins „falsche Welsch-land" und auf Kreuzfahrten auszuziehen, dem brabantischen Auswandererlie des 12. Jahrhunderts Gehör geschenkt hätten, das da anhub: „Nach Ostlan wollen wir reiten . . ." Ebenso sicher wäre es dem Deutschtum zuträgliche gewesen, wenn auf dem Marchfelde 1278 nicht Premysl Ottokar Sieg un Leben gelassen hätte; denn wäre dieser gebürtige Tscheche selbst deutsche König geworden (was er ja anstrebte), so hätte sein Ehrgeiz die Eindeutschun Böhmens als eines Kernlandes des Reiches noch tatkräftiger betrieben, als e ja schon geschehen war, und es wäre dieses wichtige Stück Mitteleuropa sta einer Bedrohung Deutschlands in Wahrheit dessen Herz geworden. Noc Karl IV., der zu Prag Hof hielt und 1348 dort die erste deutsche Universitä gründete, versuchte dies; aber es war schon zu spät, und der bald darau einsetzende Hussitensturm besiegelte Böhmens nationale Zerklüftung.

Die Stelle, wo Süd- und Ostgrenze deutschen Sprachgebietes zusammen-stoßen, wird durch die alte Grenzstadt Radkersburg an der Mur bezeichne Rategoysburch (die Burg des Rategoy), wie der Ort in den Urkunden de 13. Jahrhunderts heißt. 1265 bereits Stadt, war Radkersburg bis in di neueste Zeit stark befestigter Grenzposten gegen Ungarn und die dort ge-bietenden Machthaber; Türken- und Magyaren-, Franzosen- und Jugoslawen-zeit ließen ihre deutlichen Spuren zurück. Noch heute erscheint das Städtche als Festung, aber das Schloß Oberradkersburg auf bewaldetem Hügel an jenseitigen (rechten) Murufer ist samt den anschließenden Häuserzeile slowenisch, und die Grenze zwischen Deutschösterreich und S H S verläu mitten auf der Brücke der zum Grenzflusse gewordenen Mur. Auf de Hauptplatze Radkersburgs bezeugt heute noch das umgestürzte Standbild Kaise Josephs II., wes Geistes die letzterschienenen Bedränger der südsteirische Deutschen waren. Wenigstens hier gelang die Abwehr und wurde deutsche Boden nach längerer feindlicher Besetzung gerettet. Warum dies sonst nich möglich war und Steiermark trotz des wehrhaften Namens ungünstiger ab schnitt als das Nachbarland Kärnten, habe ich an anderer Stelle zu zeige versucht.[2])

Zwar ist die Flut fremden Volkstums, die das auch im neuen politischen enzzug schärfstens ausgeprägte „deutsche Eck“ von Radkersburg umspült, wisch, doch unweit davon beginnt magyarisches Gebiet, wo zugleich ein t dem „Großen Schwabenzug“[3]) des 18. Jahrhunderts durch deutsche Arbeit chlossenes, heute von mancherlei Stämmen in buntem Gemenge besiedeltes uland seinen Anfang nimmt, das zu den nicht allzu fernen Pforten des ients hinleitet. Schwäbische Türkei (das deutsche Siedlungsgebiet im Drau-nau-Eck), Batschka (heute Vojvodina), Banat, Sirmien und Siebenbürgen d nur die auffallendsten Namen, die im östlichen und südöstlichen Um-is auftauchen, wenn wir vom völkischen Kap Radkersburg aus die Welt stern. Ist es ein Zufall, daß Mur, Drau und Donau in jene Richtung isen, daß sich alle oststeirischen Täler von der Raab und ihren Neben-ssen durchzogen, gen Morgen öffnen? Seit sich das Burgenland als lang-ehnter Streifen von der Donau bis über die Raab hinaus vor Oststeier und s südliche Niederösterreich legt, hat die politische Grenze unseres Volks- und rachgebietes entschieden an Festigkeit gewonnen, obschon nicht einmal das chlossen wohnende Deutschtum von ihr restlos erfaßt wird und das west-liche Verkehrsnetz noch äußerst mangelhaft ist. Welche Bedeutung r aus Karolingerzeiten stammenden Ostmark unseres Nationalstaates zu-n und zukommt, braucht wohl nicht dargelegt zu werden; doch sei nach-licklich daran erinnert, weil der Reichsdeutsche unter „Ostmarken“ häufig r die deutsch-polnischen Grenzlande versteht und ihm die noch wichtigere acht an der Donau meist ferner liegt.[4])

Das Radkersburger Kap ist aber nicht allein der südlichste Punkt der Ost-enze, sondern auch der östlichste der Südgrenze, der Südmark; ein Name, r durch die Tätigkeit des auch im Reich wohlbekannten großen Schutz-bandes der österreichischen Deutschen allgemein geläufig wurde und viel-h mit Recht Deutschösterreich gleichgesetzt wird.[5]) Zwar hat dieser Staat ch gegen Tschechen und Magyaren eine Front zu bilden, aber als Haupt-fgabe gilt doch die Betreuung der völkischen Südgrenze, an der das Deutsche ich ja gar keinen eigenen Anteil besitzt. Und da der Schweizer Abschnitt ßer Betracht bleibt, so sammelt sich die ganze Aufmerksamkeit unseres lkes (insofern es gegen diese Dinge nicht noch immer gleichgültig ist!) auf n Süden Tirols, Kärntens und Steiermarks, der eben von der deutsch-lienischen und der deutsch-slowenischen Scheidelinie durchzogen wird. eiermarks besondere Bedeutung erhellt schon aus der wichtigen Rolle seiner uptstadt Graz, der größten Stadt Deutschösterreichs nach Wien und der kreichsten Siedelung der eigentlichen Alpen überhaupt. Das alte Bayrisch-ätz deckt Radkersburg in jeder Hinsicht den Rücken, mit ihm steht und lt des Deutschtums Südostecke. Graz, das Haupt der Mark Steier, leitet

seinen eigenen Namen vom slawischen Gradec ab, d. h. Burg, womit wohl das steil aus der Ebene des Grazer Feldes aufragende Wahrzeichen der Stadt, der berühmte, niemals bezwungene Schloßberg gemeint ist. „Heute ist aus der slawischen Verschanzung der Vorzeit eine deutsche Festung geworden, eines der größten Bollwerke unserer Nation, wie Königsberg, Danzig, Breslau, deren Wachstum an Volkszahl, Wohlfahrtseinrichtungen und geistigem Vermögen die wehrhafte Stellung der Deutschen an ihren Ostgrenzen verstärkt. Ihre Ringmauern sind gefallen, das „landsfürstlich Haubtschloß“ ist in einen Garten verwandelt, aber die Grazer sind streitbar geblieben, entschlossene Wahrer deutschen Wesens; in den Grazer Hochschulen und Bildungsanstalten, in seinen Museen, Bibliotheken, Theatern, Konzertsälen wird emsig geschmiedet und gefeilt an dem Rüstzeuge, mit dem die großen Nationen ihren Wert bezeugen und ihren Machtkreis erweitern. Je größer, reicher und anziehender Graz, desto stärker ist die deutsche Mark in den Ausläufern der Ostalpen“. Diese Worte, die ein Grazer Historiker zu bedeutsamem nationalen Anlaß schrieb,[6]) gelten noch heute, noch immer ist Graz stolz darauf, die „deutscheste Stadt“ Österreichs zu heißen und bemüht sich trotz der Ungunst der Zeiten, diesen Namen auch fernerhin zu verdienen.

Vorerst überwiegt freilich noch der schmerzliche Eindruck des Verlustes, den Steiermark durch Losreißung seines sonnigen Unterlandes erfuhr;[7]) daß dies entgegen dem Selbstbestimmungsrecht, ohne Volksbefragung, im Widerspruch zu den wirtschaftlichen und nationalen Interessen der aufeinander angewiesenen Landesbewohner geschah, daß dabei auch Betrug und Gewalttat angewendet wurde (wie bei dem Marburger Blutbad am 27. Januar 1919, während der festlich bewirteten amerikanischen Untersuchungskommission die überwältigende deutsche Kundgebung sorgfältig verborgen wurde) und daß der Verlust der Drau mit ihrer großen Wasserkraft, des Marburger Bahnhofes, der die Südostecke des innerösterreichischen Verkehrsdreiecks (Bruck a. M., Villach, Marburg) bildet, des ganzen für Deutschösterreich lebenswichtigen Gebietes — ganz abgesehen von den verlorenen treuen Volksgenossen — nicht zu vergessen ist, darf die Bedeutung der Ecklage Steiermarks, seiner Hauptstadt und des Radkersburger Kaps nicht schmälern. Im Gegenteil, alle Kräfte müssen angespannt werden, um diesen Posten zu behaupten und zu sichern; er bleibt doch die zukunftsreichste Ecke des deutschen Trapezes. Die „Eiserne Mark“, die im Weltkrieg das „Eiserne Korps“ stellte und im Frieden durch ihre Arbeit hervorragt, kann aber nur als Teil des größeren Deutschland ihre Aufgabe wirklich erfüllen; ihr ist die Heimkehr ins Reich ganz besonders ein Herzensbedürfnis und die Aufmerksamkeit aller deutschen Vaterlandsfreunde auf sich zu lenken, der lebhafteste Wunsch. Dem wollen auch diese Zeilen in erster Linie dienen.

Anmerkungen

usführlicher dargestellt in meiner Abhand-ng: Die Ostgrenze des Deutsch-ums, Vergangenheit und Gegenwart, III, 269—289 (B. G. Teubner, Leipzig und erlin, 1913); daselbst auch weitere Literatur-ngaben.

ärnten und Steiermark; ein Beitrag ur Geographie der Heimatliebe. Geographi-che Zeitschrift, 27. Jahrg., S. 1—9 (B. G. eubner, Leipzig u. Berlin, 1921).

ies ist der Titel eines wertvollen geschicht-chen Romans von Adam Müller-uttenbrunn, der, selbst ein Banater chwabe, mehrfach die Verhältnisse in dem hemaligen Bereich der Stephanskrone von en Zeiten Prinz Eugens bis zur Gegen-art anschaulich geschildert und so zum erständnis der verworrenen Lage wesent-ch beigetragen hat. Ich nenne die Bücher: ötzendämmerung, ein Kulturbild (Akademi-cher Verlag, Wien und Leipzig, 1908); armherziger Kaiser; Joseph der Deutsche; ie Glocken der Heimat; Meister Jakob und eine Kinder (Verlag Staackmann, Leipzig); eutscher Kampf; Erzählungen von Schwaben nd Madjaren (Deutsche Dichter-Gedächtnis-tiftung, Hamburg-Großborstel, 1913). Die vissenschaftliche Grundlage bildet R. F. aindls Geschichte der Deutschen in den arpathenländern (Gotha, F. A. Perthes, 911), besonders der zweite und dritte Band, araus desselben Verfassers kleine Geschichte er Deutschen in Ungarn (Gotha 1912).

ie Hunnen-, Awaren-, Magyaren-, Türken-nd Südslawenstürme wurden ganz oder rößtenteils von unserer Ostmark aufge-alten, die den Boden des Deutschen Reiches ls Vormauer deckte (Bollwerk Wien 1529 nd 1683, Graz 1480 und 1532, Güns 1532). n einer engeren Verbindung der Donau mit dem Rhein, wie sie der Main-Donau-Kanal verwirklichen soll, sehen wir nicht bloß eine wirtschaftliche, sondern auch eine völkische Klammer zwischen dem Reich und seiner alten Ostmark, die ihm nicht hätte fremd werden sollen.

5) Die „Südmark" wurde 1889 zu Graz gegründet, um zunächst die mit den Slowenen ringenden Untersteirer, dann überhaupt die Grenzdeutschen der Ostalpenländer wirtschaftlich zu stützen. Nach dem Umsturz vereinigte sie sich mit einem niederösterreichischen und einem deutsch-ungarischen Schutzverein, 1925 mit dem 1880 aus der Südtiroler Abwehr erwachsenen Deutschen Schulverein. Ihr überparteiliches, rein völkisches Programm umfaßt nicht bloß wirtschaftliche, sondern auch Kulturbestrebungen aller Art und dient der nationalen Verteidigung ebenso wie dem Wiederaufbau.

6) Professor Hans von Zwiedineck-Südenhorst in dem Aufsatz: Die geschichtliche Stellung der Steiermark (Festschrift zum 6. deutschen Sängerbundesfeste in Graz, 1902).

7) Wichtigste Schriften hierzu: Robert Sieger, Das geographische Bild der Steiermark (Mitt. d. Ges. f. Erdkunde zu Leipzig; 1919 bis 1922, Verlag von F. Hirt und Sohn, Leipzig); Die Südgrenze der deutschen Steiermark (Denkschrift des akad. Senats der Universität Graz, 1919); Hans Pirchegger, Das steirische Draugebiet — ein Teil Deutschösterreichs (Graz 1919); Das steirische Draugebiet (Flugblätter für Deutschösterreichs Recht, Nr. 25, Wien, 1919); Richard v. Pfaundler, Die Staatsgrenze Deutschösterreichs in Steiermark (Flugblätter Nr. 2); Fred du Bois, Marburg und seine Umgebung (Flugblätter Nr. 23); Warum Pettau

und seine Umgebung zu Deutschösterreich gehören müssen (Flugblätter Nr. 30); Franz Kamniker, Das deutsche Murtal von Spielfeld bis Radkersburg und die Slowenen (Flugblätter Nr. 19); A. Luschin-Ebengreuth, Die Zerreißung der Steiermark (Graz, Moser, 1921); Mitteilungen der Südmark, seit 1. Mai 1925 „Grenzland", Graz. Das schöne Rebengelände Untersteie- marks, das heute von der neuen Gren mitten entzwei geschnitten wird, die „Wind schen Bühel", sowie Graz selbst erfahre in den Landschaftsromanen von Rud H. Bartsch (Das deutsche Leid, Elisabe Kött, Zwölf aus der Steiermark u. a.) ei auch geographisch ansprechende Schilderun

FRIEDRICH DEML:
DIE BEWÄLTIGUNG DER AFRIKANISCHEN MASSE II

Die afrikanischen, naturgegebenen Verkehrslinien

ndem wir von den großräumig betrachteten Verkehrszonen mit ihren alt-achsenen Verkehrsträgern übergehen zu den eindeutigen, gebundenen und den Wuchs des Landes eingebetteten Linien, sind wir uns klar, daß es uns Zusammenfassung der Darstellung nicht darauf ankommen kann, eine ab-ennte Betrachtung der Flüsse und Seen, ihrer Systeme und ihrer Wirt-afts- und Verkehrsbrauchbarkeit zu versuchen, sondern, daß wir unge-ngen Verbindung nehmen müssen mit den modernen, künstlichen Ver-rslinien und Verkehrsverbesserern. Den Zusammenhang mit dem im hsten Kapitel breiter Untersuchten werden wir hier schon zwanglos agen müssen. Wie Natur und Kunst sich bewußt kombinieren, aus-ien, ergänzen, handels- und machtimperialistisch gegeben oder pro-iert zusammenarbeiten zur Bewältigung der afrikanischen Gesamtmasse, . im Verfolg die synthetische Betrachtung alles Verkehrszusammenspiels ren.

as allgemeine Bild der afrikanischen Wasseradern, die für den mehr als onalen Verkehr in Betracht kommen, ist, wie wir schon früher aufgezeigt, ler in bezug auf Konstanz, Strömungsglätte und Wirkungsmöglichkeit, noch bezug auf Wirtschaftsuntergrund, das Ein- und Ausfuhrbedürfnis ihrer iete ein allzu einladendes. Höchstens ein Land wie Ägypten, das mit n seinen Lebenswurzeln an den Strom verhaftet ist, hat, abgesehen von er wirtschaftspolitischen Abhängigkeit in Erzeugungsmonokultur, Trans-tfähigkeit, Meeresausgang und Stromspielbeherrschung, ein verhältnismäßig ßartiges und offenes Wogentor.

o sehr die afrikanischen Flüsse als Kraftquellen und Feuchtigkeitsspender Betracht kommen — ihre kleineren Ästuarien auch als Notschutz —, so astlich erscheinen sie als geruhige, verbilligende Verkehrsträger. Häufiger chsel zwischen Woge und Schiene, Umgehungen, Umladungen, Zeitverlust, nitive Wasserscheidenüberwindung mit dem Boot auf dem Rücken ver-ern und verzögern die Entwicklung. Dazu bilden die tief eingenagten, r bei der Härte des Restgesteins unfertigen Betten mit starker Strömung h bei bloßen Überquerungen durch Mensch und Verkehrsmaschinen ein stes Hemmnis.

enegal und Gambia mit ihrem wertvollen Hinterland leiden unter extremer

52*

Periodizität und an Mündungsverstopfung vor ihrer Nehrungsküste; doch winde sich durch ihre Schnellen bei Hochwasser französische und englische Flach- dampfer. Des ersteren Schiffbarkeitsstrecke beträgt 800 km. Die Eisenbah von Dakar nach Kayes nimmt dem Zwillingsstromsystem ansehnlich von Be- deutung weg, was sich auch in der Entwicklungskurve der Mündungsstadt St. Louis zu Gunsten Dakars bemerkbar macht. Ihre Fortsetzung und den An- schluß an das Nigersystem findet die Linie in der Strecke Kayes—Bamako— Kulikoro.

Der Niger, von starker Wasserfülle, mit reichem Hinterland, durch Laterit- ebene und dichtbevölkerte Kulturlandschaft strömend, der Nerv, an den di Sahara und ihre Karawanenstraßen fruchtbar streifen, an dem das Trocken- heit liebende Kamel zugunsten des Trägers und der Woge entladen wird, mi gewerbereichen Städten und völkerversammelnden Märkten, krankt an de eingewurzelten Übel aller afrikanischen Flüsse. Schnellenstrecken von o 200 km nacheinander (Bussa) Verdunstungsstrecken, Abzapfung schwäche seine Transportkraft. Umgehungsbahnen, Stichbahnen und blinde Küsten- bahnen müssen in seiner Rolle eingreifen. In dem Benue empfängt er eine ebenbürtigen Rivalen, der nach Osten bis zum Sehari und Tsad langt. Di ungünstigere, westliche Nigerhälfte blieb den Franzosen, die von hier aus star östlich vordrangen, aber vor dem englischen Gegendruck (Thomson) Ha machen mußten. Rund 1000 km von seinem mangroveversumpften, üppige Mündungsdelta an sind befahrbar; französische Kanonenboote benützen ihn i seiner ganzen Länge; die energisch betriebenen Eisenbahnen in Nigeria nehme ihm aber den Hauptteil der Last ab.

Der Kongo: Der zukunftsreichste und wasserträchtigste aller afrikanische Stromriesen mit mächtigem, äquatorfeuchtem Einzugsgebiet, der dem Kongo staat in der eisenbahnfeindlichsten Region ein rohes Eisenbahnnetz vorläufi erspart. Im ganzen stellt das System eine Binnenschiffahrtsmöglichkeit vo 18000 km dar, allerdings oft unterbrochen durch zeitraubende und verteuernd Umgehungsbahnen. Dem Kongo selbst sind 845 km unfruchtbarer Wasser- strecken eingeschaltet. Noch kurz vor der seeschiffbefahrenen Trichtermün- dung (bis Matadi) durchsägt er in gigantischen Schnellen das afrikanisch Schiefergebirge. Im Innern staut und verästelt sich sein Lauf öfters an de Beckenumrahmung (Stanley Pool). Sein Adernetz reißt das innere Afrika au bohrt bis zu den großen Seen (Lukuga-Tanganjika) und verbindet in de Landschaft Katanga den eisenbahnstarken Süden mit der wasserstarken Mitt Hunderte von Dampfern befahren sein System. Trotzdem erschweren di vielen Umladungen (Matadi—Leopoldville, Stanleyville—Ponthierville, Kindu— Buli—Lukagabahn [Spurweite 1 m]), Strömungsfährnisse und Regulierungs- notwendigkeiten, dazu das feuchtheiße Tropenklima und der verhältnismäßi

same wirtschaftliche Fortschritt die Bedeutung der prächtigen Wasserwelt. h werden wohl durch die jüngste Strombautechnik manche dieser Obktionen noch ausgemerzt.

er Sambesi des Ostens zermürbt in Cañons und Katarakten, deren bentester der „Donnernde Dampf" der Viktoriafälle ist, den Felsgrund es Mittellaufes und ist nur in seinem tieflandheißen, fieberversumpften erlauf für Schiffahrt mühsam brauchbar. Der Schire, den Njassa entsernd und den Anschluß an den abgeschnürten Binnenwassersack herend, wird ebenso wie der Hauptstrom selbst, von flachen Heckraddampfern zu seinem Abstieg vom Njassahochland zum Sambesitiefland (Murchison-) bemeistert. Die Engländer haben sich in der portugiesischen Deltaon bei Chinde ein Konzessionsgebiet gesichert als Ausgang für den engen montanschätzeschweren Binnenbesitz. Doch wird zur Bewältigung der erausfuhr aus dem britischen Hinterland vor allem die Anschlußbahn nach a und die nach Delagoa-Bai in Betracht kommen.

er sagenalte Kultur- und Oasenstrom des Nil stellt den letzten großen irlichen Wasserweg des Kontinents zum Meere dar. Allerdings einen viel verschütteten und zersplitterten Weg, dessen Verlauf lange Zeit überpt problematisch war. Im Seenhochland zusammenwachsend, strömt der durch den tiefgelegenen Sudan langsam und schiffbar hin. Am überten Rande der Wüstenplatte stagniert er, bildet gewaltige amphibische che von Sumpf und See; Überschwemmungsgründe, Schilfweiden und sbarren verwachsen und verbauen sein Bett. Die nubische Wüstenplatte ends besiegt er nur in Granitkatarakten, die für kleine Fahrzeuge bei hwasser überwindbar sind. Von rechts empfängt er bei Chartum den uen Überschwemmungsnil und schafft mit ihm das Baumwolle- und Reisunftsland der sudanischen Dschesireh (Riesenstaudämme südlich Chartum). gehungsbahnen (Nubischer Strang) versuchen die Unterbrechungen und lingen wett zu machen; erst sein Unterlauf von Assuan nordwärts stellt der eine wertvolle Straße dar. So erscheint der Nil überhaupt prototypisch die Naturanlage aller afrikanischen Ströme.

ovuma, Rufidji, Tana und sonstige Wasseradern geringeren Ranges wären bei Melioration in gewissem Ausmaße von regionaler Bedeutung. Die nenseen, deren — mit Ausnahme des Ukerewekessels — schlauchartige talt und straßenartige Anordnung dem Osten des Erdteils die Starrheit mt, kommen vor allem landschaftlich und als Zuträger entscheidend in racht; ist doch die Tanganjikalänge = Hamburg—Bodensee = längster teleuropäischer Schiffahrtsweg. So haben auch vor dem Weltkriege die nbahnangeschlossenen Häfen des Viktoria-Sees ansehnliche Tonnenzahlen iert (Entebe, Port Bell, Jinja je 200 000—300 000 Reg. Tons jährlich). Un-

günstig für die Zugänglichkeit und den Meeresanschluß wirkt der Küstenparallelismus dieser Bruchseen.

Die modernen Raumbewältiger, über die ursprüngliche Basis der altgewachsenen Verkehrsarten hinweggreifend.

„Der moderne Verkehr ist Kultursymptom und schafft Kultur" (Ratzel: Polit. Geographie). Wir würden bei der jetzigen Bedeutungsfestlegung „Kultur" für ein anderes Wesen, hier das spezifische „Zivilisation" einsetzen müssen, und würden die Wahrheit dieses Ratzelsatzes an Afrika sich unter unseren Augen auswirken sehen. Unvermittelt wurde der erdgebundene Rhythmus des alten Afrikaverkehrs in den Takt des Maschinenzeitalters hineingerissen, Entwicklungsstufen überspringend, wird dem „Schwarzen Erdteil" der verkehrspolitische Willenszug seiner weißen Besitzer aufgeprägt. Die eintypige Struktur der einzelnen afrikanischen Verkehrslandschaften mit ihrer gegenseitigen Trennungswirkung wird in eine mehrtypige gewandelt, deren Nebeneinander und Ineinander nach Vereinheitlichung und nach Ausgleich im modernen Fortschrittssinne strebt.

Allerdings ist dieser selbstherrliche Machtwille über den Raum letzten Endes doch abhängig von der Stoff- und Massenverteilung dieses Raumes als der Grundlage, zeitlich genommen, von der Aufgeschlossenheit, Rentabilität und Wichtigkeit der zu bepflügenden Brache. Oft aber muß der Staat den Unterschied zwischen Unkosten und Ertrag bei politisch wichtigen Zukunftsräumen aus- und angleichend aufwägen. Dies gilt besonders für Afrika, wo die Selbständigkeit des Verkehrs heute noch für weite Strecken zurücktritt gegenüber seiner politischen Funktion; es folgt dann hier die Blüte meistens der künstlichen Auflockerung einer Verkehrsbrache. Da der moderne Großverkehr hauptsächlich liniengebunden sich vollzieht, so bleibt der menschliche Bewältigungswille dennoch verankert an die immanente Leitungsfähigkeit und Linienbestimmtheit des Bodens. Vollends ist der moderne Lastautomobil- und Personenautomobiltransport an der Beschaffenheit der Oberfläche, an den Zügen der Landschaft interessiert. Ein glänzendes Feld ohne die Hindernisse unregulierter und brückenloser Flußeinschnitte stellen z. B. das Dünenmeer der Sahara, die Kalahari, und die kahle Hochfläche der Gebirgsstaffeln, Karoos, und der Weideländer dar, wo der Verkehr, ohne an bestimmte gepflegte Ruten gebunden zu sein, schnelle Richtungsfreiheit hat. Ebenso ist die festbödige lichte Savanne mit ihren seichten Stromfurten, die allerdings oft durch den Galeriewald verbaut werden, eine aussichtsreiche Plattform afrikanischen Kraftwagenverkehrs. Daß dem Flugverkehr nicht nur im durchsichtigen Gelände, sondern auch im dunklen Urwaldschleier als Wasserflugverkehr, zunächst bei der Forschung und Landaufnahme, eine Zukunftsrolle zufällt — neben seiner politisch-militärischen Hauptwirkung, die bei den

zifizierung“ der Wanderstämme der Wüste und der kahlen Gebirge sich nders durchschlagend zeigte —, geht schon aus der Betrachtung der mbeschaffenheit und der Entwicklung dieses technischen Wunders hervor, von kleinem Sprungbrett aus weiteste Räume zu bändigen vermag.

Vas den Straßenbau in Afrika betrifft, so wird dieser naturgemäß hinter Schienenlegung vorläufig zurücktreten, mehr für Querverbindung sorgen sen, und in Zukunft wohl intensiver nur in den Hauptsiedlungs- und tschaftsgebieten fortschreiten (Automobilstraßen in Belgisch-Kongo).

Vichtig als Anreger allen Verkehrs ist letzten Endes die Spannung und Ergänzungsbedürfnis der zu erschließenden Landschaften untereinander Rohstoffe — hie Fabrikate), ihre Lage zum Weltmarkt und ihre Betung für ihn. Wichtig für seine Initiative ist auch die Rassenstruktur . bei Südafrika.

berhaupt stellt der Verkehr eine schöpferische Einheit zwischen Mensch Landschaft, Formungskraft und -stoff, Wille und Bereitwilligkeit dar. zeugende Akt des Verkehrs liegt wohl beim Menschen, aber seine Farbe der Landschaft und ihren immanenten Verkehrsgesetzen. Eine Transrabahn z. B. würde bei der heutigen besseren und billigeren Dienstung eines Automobil- und Flugtransportes dem Gesetz dieser Landschaft ganisch aufgepropft erscheinen, würde wirtschaftlich unrentabel sein, htpolitisch den Herren dieser Landschaft auch keine größeren Vorteile gen.

etrachten wir die Verkehrsinitiative, den Bewältigungsdrang der einzelnen kanischen Besitzer, so können wir nicht ohne einen Ausfall auf die raumsichtige, zögernde und nachhinkende Verkehrspolitik der Deutschen, die in allzu gründlichen Abhandlungen und Anträgen vor dem Forum einer tändnislosen Parteivertretung abmühten, übergehen zu der kühnerzogenen minitiative Englands, das, wagnislustig und vorausschauend, nicht nur h die Uganda-Bahn die fetten Erträge des Viktoriaseegebietes wegfischte, dern auch dem Grundsatz folgend: Daß in Afrika das Exempel erst der be folgt, seinen Kap-Kairo-Gedanken rücksichtslos in zunächst unrentable che tief nördlich des Sambesi vortrieb. Daß es von Brokenhill noch nordlich in das Bergbaugebiet Belgisch Katanga’s übergreifen konnte, ist doch seiner energischen Schnelligkeit zu danken. Die billigere und weniger aubende Ausfuhr der Katanga-Schätze über Lobito-Bai oder Dar-es-Salam Njassa-Südostküste ließ auf sich warten; denn ihre Möglichkeit lag in Händen anderer als angelsächsischer Regierungen und Gesellschaften.

uch die französische Bau- und Projektenergie, den Nordwesten und die liche Mitte vor allem imperialistisch zu durchdringen und zu verankern, t anerkennenswert. Freilich ist der englische Raum homogener und zu-

kunftsträchtiger, in den einzelnen Teilen und ihrer Lage untereinander wir
schaftlich anregender, die englische Raumtendenz: den Westgürtel des India
meeres zu einem Block zu verschweißen, einheitlicher durchgeführt, währen
der französische, westöstliche Stoß bei Faschoda gebrochen wurde. Daz
kommt, daß zwischen der Raumgröße des französischen Besitzes und der No
wendigkeit dieser Raumerfüllung und Nutzbarmachung eine Lücke klafft, d
Frankreich bei unzureichender Menschenzahl und Wirtschaftskraft nur durc
oberflächliche, sogar raubbauende Emsigkeit auszugleichen trachtet, die ab
nicht ohne Einfluß auf die Machtdauer bleiben kann.

Wenn wir von einer Bewältigung der amerikanischen Masse sprechen, kam
es uns nicht darauf ankommen, eine eigentliche afrikanische Verkehrs- un
Linienstatistik zu geben, sondern wir müssen die großen Durchgestaltung
möglichkeiten und schon festen Tatsächlichkeiten ins Auge fassen, eine g
drängte Schau, „Vision“, wie der Engländer sagt, versuchen, das Vereinzel
zurechtschleifen und miteinander verknüpfen. Wir werden deshalb nicht d
für die Einzelkolonien wichtigen, auch als zukünftige Ansatzstrecken bemerken
werten modernen Linien von lokaler und regionaler Bedeutung vornehme
sondern sie nur berücksichtigen, insofern sie ein wichtiges, dienendes Gli
der kontinentalen Massenbewältigung und -durchsetzung bilden; kurzum, w
werden sie zusammenschnüren mit den großen transkontinentalen Kräfte
uns dabei auch nicht auf die Schiene allein beschränken können als d
spezifisch moderne und ausgreifende afrikanische Bindungsmittel, sondern w
werden Schiene und Woge rüsten müssen zu einem modernen afrikanisch
Verkehrsgerippe.

Afrikas Verkehrsnote aber wird in Zukunft nicht allein durch die Eise
bahnen bestimmt sein, wie es eine Zeit lang schien; dennoch werden sie a
Bedeutung für den Massengüteraustausch weit voranstehen. Sie sind es v
allem, die den Erdteil im Ganzen zusammenspannen, politisch und wirtscha
lich Küste und Inneres rationell verschweißen und ihre Güter durch die Sil
der Häfen vom Weltverkehr ansaugen lassen. Nicht, daß Afrikas Plastik u
Untergrund der Schiene und ihrer Entwicklungsmöglichkeit eindeutig en
spräche. Im Gegenteil: kein Erdteil stellt in seinen Oberflächenformen b
sonders der Erschließung von der Küste her solche Steigungsschwierigkeit
entgegen. Die Böschungen und Neigungswinkel der afrikanischen Horste u
Randgebirge stellen ein außerordentlich hemmendes und verteuerndes Mome
dar, das oft zu Anstiegen zwingt, die alpine Verhältnisse übertreffen, wie z.
Swakopmund—Windhuk bei 63 Bahn-km 481 m Steigung aufweist, bei 1
Bahn-km 1076 m Steigung. Dazu kommt der Parallelismus der Küsten u
der orographischen Grundlinien in der Anlage des Hochlandes, mit sein
antilitoralen Längserstreckung der Senken und Seenlinien, den Grabenbrüch

als negativen Pässen bei Querüberschreitung. Die Talböden werden überhaupt möglichst von Eisenbahnen gemieden. Die tiefen Spalten und schluchtenartigen Flußtäler, das Vorkommen steiler Halbpässe auf den Plateaus, das Fehlen von Einschartungen und Pässen, wirtschaftliche Unreife, Bedürfnis- und Spannungslosigkeit mancher Aufschließungsgebiete machen den Eisenbahnbau zu einem erst spät früchtetragenden Unternehmen. Dennoch werden die Kosten des Schienentransportes immer nur ein Viertel bis ein Fünftel des Trägertransportes betragen. Die Zeitersparnis, die wirtschaftlichen Umwälzungen, die politischen und Siedlungsneubildungen oder Verlagerungen in seinem Gefolge aber sind auf die Dauer entscheidend.

Bei der Jugend des afrikanischen Bahnbaues und seinem unregelmäßigen Schienenmaß (viele Schmalspurbahnen), besonders aber durch dezentralisierte wirtschaftliche Interessen seiner Nutznießer, wuchs der Bahnbau natürlich nicht einheitlich nach einer großzügigen Schau, sondern flickte und stückelte sich mählich von einzelnen Teilen aus zusammen, zeigt aber noch immer starke Lücken, die behelfsweise mit den eingeborenen primitiven Verkehrsmethoden oder modernen Zwischenträgern, wie Lastautomobilen, gestopft werden müssen. In weiten Gebieten, besonders des Westsudans und des Kongozentralbeckens, dient der Bahnbau nur als Aushelfer der Woge. Von einem Dichtigkeitsnetz der afrikanischen Linien können wir natürlich überhaupt noch nicht sprechen. Afrika besaß 1917 eine Bahnlänge von 48 153 km = 4 % des Weltbahnnetzes. Während und nach dem Kriege hat sich dieser Anteil verbessert. Ein großer Nachteil des afrikanischen Längs- und Querverkehrs ist, wie schon erwähnt, die uneinheitliche Spurweite nicht nur der einzelnen Kolonien, sondern oft noch der einzelnen Strecken in einer Kolonie (Ägypten, Deutschsüdwest). Die Zukunft wird hier wohl der stabilisierenden Kap-Spur gehören (1,067 m), an welche auch die deutsch-südwestafrikanische Südbahn, zuerst nach dem Verhandlungswillen der Deutschen bei englischem Widerstreben, alsdann nach Eroberung der Kolonie aber englischerseits schnell angeschlossen wurde.

Von zwei Pfeilern aus hat der Europäer Bögen gebaut und Bresche gelegt in den starren Leib des Erdteils, nördlich vom französischen Mittelmeerbesitz, der sich aber an der Sahara totlief, und von der ägyptischen Stromfurche aus, südlich vom anglo-holländischen Siedlungsland. Das Hauptrückgrat des noch rohen gesamtafrikanischen Verkehrskörpers bildet der energisch geschaute, aber in Wirklichkeit zunächst noch nicht einheitlich durchkomponierte Raumgedanke Kap-Kairo. Cecil Rhodes, der angelsächsische Herrenmensch, hat diesen Plan zuerst zielbewußt aufgenommen; auf dem Boden Südafrikas mit seiner großen wirtschaftspolitischen Zukunft, seiner energischen Bevölkerung ist er erwachsen. Es ist äußerst lehrreich, die Netzführung dieser süd-

afrikanischen Linien zu beobachten, wie sie gewissermaßen wurzelfest hängen an den lokalen Wirtschaftsgrundlagen und Aussichten des Diamant-, Gold- und Kohlenvorkommens, an den Nährstoffen des Verkehrs, und nicht zuletzt spekulieren auf die Elektrizitätskraft des Viktoriafalls und die Anziehungskraft dieses Naturwunders für zukünftigen Reiseverkehr. Seitdem der Indische Ozean ein mare nostrum der Briten geworden ist, wird die Linie Kap-Kairo seine afrikanischen Ränder umspannen, verpflocken und wirtschaftlich auflockern, neben dem Seeweg auch einen Landweg zwischen Kap und Suez garantieren. Sie hat zugleich den Vorteil, einer von Natur gegebenen Linienführung des afrikanischen Baues folgen zu können, und dadurch wie ein Hauptstromsystem mit Nebenadern nach allen Seiten durch seine innere Wucht und Schwerkraft zu wirken.

Der Plan erlitt seit seinem Auftauchen und seiner Inangriffnahme mannigfache Abbiegungen und Umwege. Immerhin sind heute zwei Drittel der gewaltigen Überlandstrecke Tafelberg—Nildelta (5875 engl. Meilen) vollendet. Die fehlende Schiene wird ergänzt durch den feuchten Strang.

Das südliche Kap—Kairo-System uud seine Ausstrahlung zu den Ozeanen.

Den bestgegliederten und ausgeweitetsten Bestandteil des Kap—Kairo-Systems stellt das südafrikanische Netz mit seinen Bergwerksbrennpunkten dar. Die Verkehrsanreger: Kohle (Kimberley, Wankie), Diamanten und Gold (Johannesburg) bestimmen die Linienführung im südafrikanischen Dreieck. Nach Bündelung der regionalen Strecken werden die Viktoriafälle in einer wundervoll kühnen Brücke überschritten. Wagnislust und Voraussicht trieb die Strecke ohne die Stütze abgebauter Wirtschaftsgrundlagen und sicherer Rentabilität nördlich des Sambesi vor. Broken-Hill wird 1907 erreicht; von hier aus erfolgt die nordwestliche Abzweigung nach Katanga (Kambove), einem viel umlüsteten Gebiet, reich an Kupfer, Gold, Silber, Zinn, Kautschuk, Elfenbein (Ausbeutungskompagnie: „du Katanga"). 1917 wird Bukama am Oberlauf des schiffbaren Kongo erreicht. Im ganzen bewegt sich die Linie auf der Grenze zwischen feuchterer Ost- und trockenerer Westhälfte Südafrikas.

Die kontinental wichtigsten Ausstrahlungen dieses Hauptlaufes zweigen einerseits nach West zur Deutsch-südwestafrikanischen Lüderitz-Bahn, andererseits nach Ost zum portugiesischen Hafengebiet unter englischem Einfluß, nach Delagoa-Bai, Beira ab. Von den beiden näheren für die Ausfuhr und den Weltmarktswettbewerb der Katanga-Schätze rationelleren Wegen über Benguella oder Njassa-Deutschostafrikanische Küste ist erstere auf dem Hochland von Bihé stecken geblieben, letztere noch ungebaut. Ob in Zukunft

Betschuana, anstatt nach dem bewußt begünstigten umwegigen Kapstadt, Anschluß nach dem näheren Swakopmund findet (über Gobabis), steht noch aus.

Das mittlere Kap-Kairo-System.

Vorläufig bildet der feuchte Strang das Rückgrat. Vom Schnittpunkt Bukama aus bis zur Kongomündung besteht eine mehrmals durch Kataraktbahnen unterbrochene Schiffahrtsmöglichkeit. Nach Norden soll die Linie entweder zum Uelle mit seinem fruchtbaren Nährland und von hier nach Mahagi am Albertsee unter Zuhilfenahme der Nilquellseen zum schiffbaren Weißen Nil ab Redjaf gezogen werden (Dufile-Redjaf erfordert wegen Schnellen eine Zwischenbahn), oder unter Benutzung der Talbahn des Tanganjika-Abflusses Lukuga Anschluß an die südnördliche Seenfurche finden, wobei Trajekte und Zwischenbahnen die Lücken bis zum schiffbaren Nil ausfüllen müßten. Es erscheint also das Mittelstück des Kap-Kairo-Systems als eine Kombination von Woge und Schiene, deren Brauchbarkeit und Billigkeit durch die vielen Umladungen allerdings geschwächt wird. Vielleicht auch nehmen die Engländer den alten Linienzug Cecil Rhodes' wieder auf, der durch die deutsche Besitznahme Ostafrikas gestört wurde, und führen den Ast mehr im Osten des Tanganjika zum Viktoriasee nach Redjaf-Lado. Diese mittlere, hauptsächlich auf die Wasserbasis gestellte Teilstrecke, stellt zugleich das Rückgrat wichtigster Querstrahlungen zur Einzugspforte des Meeres dar. Auf der einen Seite greift von der Westküste her das Kongosystem tief in die tropische Mitte hinein, auf der anderen Seite schlägt die Lukugabahn zum Tanganjika und zur anschließenden wichtigen deutsch-ostafrikanischen Zentralbahn die Brücke nach den verhältnismäßig guten Osthäfen Afrikas; zugleich knüpft die englische Ugandabahn, verkoppelt mit der Usambarabahn (April 1916), unterstützt von begleitender Automobilstraße, zwischen dem Binnenmeer des Viktoria, zwischen Nil und Mombassa, ein reichgewebtes Wirtschafts- und Verkehrsband.

Das nördliche Kap-Kairo-System

Durch den ägyptischen Stromgraben läuft der Schienenweg bis Chartum im allgemeinen parallel dem Nil, Stromschleifen abschneidend. Doch ist die Linienführung keine durchgehende, sondern durch Schiffahrtsstrecken unterbrochen (Assuan—Wadi Halfa), auch ist die Spurweite nicht einheitlich.[1]) Von dieser Zentrallinie wachsen die Anlagen einerseits westlich nach Sennar-El Obeid, wo vom Tsad und der Guineabucht und indirekt vom System des Niger her vielleicht dereinst eine andere Transkontinentallinie sich anlötet, anderseits zweigen die Berberbahnen nordöstlich nach Port Sudan, dem aussichtsreichen Hafen des Sudangebietes am Roten Meer, ab. Neuestens wird sich

mit dieser und der Baumwollbahn Kassala—Chartum (1924 vollendet) eine abessinisch-französische Konzessionsbahn Djibuti—Addis Adebba in Kontakt setzen.

Von Chartum bis Redjaf nilaufwärts muß wiederum die feuchte Straße zu Hilfe genommen werden mit der vorhin schon erwähnten Unterbrechung einer Umgehungsbahn Dufilé—Redjaf.

Wir sehen also den Plan Kap—Kairo weder eindeutig festgelegt, noch aus einem Guß geformt. Er stellt im wesentlichen noch eine Kombination von Woge und Schiene dar mit mannigfaltigen Zwischenträgern, Zubringern und Führungsmöglichkeiten. Als geopolitisches Kraftsystem aber, als Sicherungsnerv, jeder randständigen Gefährdung entrückt, wirkt er tief. Festgelegt ist er in den Grundzügen durch den großen tektonisch-hydrographischen Ostgürtel Afrikas, der einerseits dem Nilgraben mit den Seengräben und dem Kongonetz verwachsen und das Ganze im montanstarken Rhodesien-Südafrika gipfeln läßt. Oase, Trocken- und Savannengebiet, Hochland und Äquatorialbecken schmilzt er zusammen, reißt sie mit ihren Spannungen an sich, gleicht sie aus. Sein wirtschaftlicher Hochwert tritt gegenüber dem politischen noch zurück, geschwächt auch durch den parallelen Seeweg.

Wie das britische Reich bemüht ist, den Osten und mehr und mehr auch die Kongomitte zusammenzufügen, so der französische Imperialismus den extrem uneinheitlichen Westen. Keine tektonische oder hydrographische Furche bindet die mittelmeerischen Besitzungen Frankreichs mit Senegal und Nigerland zusammen; die Sahara schob sich als die bisher verkehrsfeindlichste Barriere zwischen das Eisenbahnnetz Algiers, der damit verknüpften Marokkolinie, und zwischen dem dampferbefahrenen und durch Stückbahnen mit dem senegambischen Wirtschaftsgebiet verknüpften Nigersystem. Stichbahnen und Küstenbahnen stoßen von den einzelnen Kolonialstreifen ins Innere Guineas vor, am tiefsten im fruchtbaren und volkreichen Nigeria; aber von einem kontinentalen Gedanken in der Linienführung kann man nur mit Vorbehalt reden.

Wohl versuchte einst Frankreich, einen einheitlichen Block vom Atlantik bis zum Roten Meer (Wachstumsspitze Djibuti) zu erzwingen. Eine Querbahn vom Senegal, Niger zum Tsad nach Chartum und ans Rote Meer hätte den ganzen meerfernen und kontinental eingestellten Sudan aufgelockert zwischen dem Suezkanalstreifen und der Senegalmündung seinen Projekten Nachdruck und Zusammenhang geben können. Seit Faschoda (1898) fand aber eine Rückbildung nach Westen statt; der Wettlauf um den ganzen Niger stromabwärts mißglückte ebenfalls, und Frankreich muß sich vorläufig darauf beschränken, seinen Besitz so organisch als es bei unorganischer Konstitution dieser Gebiete möglich ist, mit Verkehrsadern zu durchbluten. Die Verbin-

dung vom Senegal zum Niger ist im allgemeinen geschaffen. Eine Fortsetzung zum Zukunftsbaumwollbecken des sumpfigen Tsad scheint noch mit technischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten verknüpft. Der Benuë ist englisch. Diskussionspläne zielen teils von der Guineaküste her (Bingerville), teils von Französisch-Kongo (Kongo-Ubangi-Schari), teils, was das aussichtsreichste scheint, — und was sich Deutschland entgehen ließ —, durch eine Adamauabahn zum Tsad. Am besten würde der Tsad ja vom Mittelmeer her erreicht, bei bekanntem bahngeeignetem, flußlosem Gelände; Wasser wäre durch Bohrungen erhältlich; aber diesen technisch vorzüglichen Aussichten steht die völlige wirtschaftliche Aussichtslosigkeit gegenüber.

Allerdings tritt in neuester Zeit ein Moment entscheidend in Wirksamkeit, das geeignet ist, glückliche Wirklichkeit für alle einstigen Saharabahnträume einzutauschen: Das ist das Automobil- und Flugwesen, und anstatt des Telegraphendienstes der drahtlose Nachrichtendienst. Versuche, die Sahara mit einem besonders konstruierten Kraftwagentyp zu durchqueren, waren erfolgreich, und es ist zu erwarten, daß zwischen dem Mittelmeergebiet und dem Nigerland, mitten durch's schwarze französische Truppenreservoir eine imperialistische Verkehrseinheit hergestellt wird.

Auf die entscheidende Rolle, die dem Automobil- und Flugverkehr in der Sahara und der steinigen, lichteren Hochebene Südafrikas, wo der Kraftwagen den Ochsenwagen längst verdrängte, dem Wasserflugzeug im tropischen Stromädernetz zukommt, sei bei der Jugend und Entwicklungsfähigkeit dieser am meisten ungebundenen, universellsten und bodenschweifendsten Verkehrskräfte nur nochmals im Zusammenhang mit der schon geschilderten Geoplastik aufmerksam gemacht. Ebenso auf diejenige des drahtlosen Dienstes für Afrika im allgemeinen, im überwuchernden Urwald und in der endlosen Wüste im besonderen.

So können wir behaupten: daß die Masse des afrikanischen Kontinents dynamisch durch das Zusammenspiel aller Verkehrs- und Nachrichtenkräfte heute schon bewältigt wird. Wenn die allafrikanische Verkehrseinheit auch noch in erreichbarer Ferne liegt, weil verkehrspolitisch noch nicht notwendig, politisch nicht immer wünschenswert, wenn sie nur in Umrissen in Erscheinung tritt und sich vorläufig in eine englische und eine französische Verkehrszyklone spaltet, deren einstige Berührungszone noch labil bleibt, so kann man doch im ganzen von einer Durchdringung des Blockes Afrika sprechen. Es schieben sich natürlich tote und unbesiegte Flächen immer noch wie Inseln zwischen die belebten Verkehrsgebiete, vor allem im zähen, feuchttropischen Urwald. Auch ist ja mit der Behauptung von einer rohen Bewältigung der afrikanischen Masse noch nichts ausgesagt über ihre wirtschaftliche, politische und wissenschaftliche Bewältigung, die immer noch im Werden ist.

Anmerkung

1) Kairo—Luxor = 644 km; Spurweite 1,435 m. Luxor—Schellal = 241 km; Kapspur. Also Umladung in Luxor.

Literaturangaben

*K. Andree: Geogr. des Welthandels. Neu herausgeg. v. Heiderich).

Annales de Géographie: Les chemins de fer africains 1904.

*E. Banse: Geograph. Lexikon, Westermann, Braunschweig 1923.

A. Dix: Das Automobil in Afrika. D. Reimers Mitt. für Ansiedler. 1907. pag. 176—185.

*K. Dove: Die Eisenbahnen Afrikas. Reichstagsdenkschrift 1907.

*K. Dove: Grundzüge einer Wirtschaftsgeogr. Afrikas. Geogr. Zeitschrift 11 (1905).

E. Friedrich: Geogr. des Welthandels und Weltverkehrs. Leipzig 1909.

M. Geistleck: Der Weltverkehr. 2. Aufl. Freiburg 1895.

*Hahn: Afrika (Sievers' Allgem. Länderkunde). Leipzig 1901—1906.

F. G. Hahn: Die Eisenbahnen, ihre Entstehung und gegenwärtige Verbreitung (Natur und Geisteswelt, Bd. 71. Leipzig 1905).

*Kurt Hassert: Allgem. Verkehrsgeogr. Berlin-Leipzig, Göschen 1913.

*R. Hennig: Bahnen des Weltverkehrs. Leipzig 1909.

*R. Hennig: Der Neue Weltverkehr. 1919.

L. Hutschenreuter: Die Bedeutung der Transporttiere im außertrop. u. trop. Afrika (Diss. Jena 1909).

*Köppen: Die Klimate der Erde. Berlin 1923.

D. Kürchhoff: Die Eisenbahnen in Afrika und ihre Bedeutung für den Handel. Geogr. Zeitschr. 7 (1901).

H. Meyer: Die Eisenbahnen im trop. Afrika. Leipzig 1902.

P. Mohr: Das trop. Afrika und seine Eisenbahnen. Export 24 (1902).

Ph. Paulitschke: Geograph. Verkehrslehre. 2. Aufl. Breslau 1892.

*F. Ratzel: Pol. Geogr. München 1923 (Hsg. v. Oberhummer.)

*F. v. Richthofen: Vorlesungen über Allg. Siedlungs- und Verkehrsgeogr. Berlin 1908.

*Sapper: Allg. Wirtschafts- u. Verkehrsgeogr. 1924.

*Sapper: Die Tropen.

*H. Wagner: Lehrb. der Geogr.

Ferner einzelne Artikel in „Zeitschrift für Weltverkehr u. Weltwirtschaft“ und in „Hettners Geogr. Zeitschrift“.

Die wichtigeren Werke, aus denen geschöpft wurde, sind mit * bezeichnet.

H. FEHLINGER:
DIE NATÜRLICHEN WIRTSCHAFTSGRUNDLAGEN BRITISCH-INDIENS

Das wirtschaftliche Schicksal eines jeden Landes hängt vor allem von seinem Klima und Boden ab. Das gilt für Britisch-Indien ganz besonders, weil hier die Landwirtschaft die Erwerbsquelle von drei Vierteln der Bevölkerung ist. Ihre überwiegende wirtschaftliche Bedeutung bringen folgende Zahlen zum Ausdruck: Von einer Bevölkerung von insgesamt 316 Millionen fanden ihren Lebensunterhalt in der Landwirtschaft 230,7 Millionen, im Bergbau 542 000, in den Erzeugungs- und Verkehrsgewerben 55,6 Millionen, in der öffentlichen Verwaltung und in den freien Berufen 9,8 Millionen, durch sonstige Erwerbstätigkeit 19,4 Millionen. Von den 231 Millionen landwirtschaftlicher Bevölkerung leben etwa 190 Millionen in dem durch günstige Niederschlagsverhältnisse und Bodengestaltung ausgezeichneten Landgürtel, der vom nördlichen Pandschab über das Gangestal zum Indischen Ozean nach Assam hinzieht, sowie in den küstennahen Gebieten und dem südlichen Binnenland der vorderindischen Halbinsel. Der Flächeninhalt dieser Gebiete kommt etwas mehr als einem Fünftel der Gesamtfläche gleich. Wo die natürlichen Bedingungen für die Landwirtschaft am besten sind, ist der durchschnittliche Umfang der landwirtschaftlichen Betriebe sehr klein; er beträgt z. B. in Agra-Oudh 2,5 Acker, in Assam 3, in Bengalen und Bihar-Orissa 3,1 Acker. Erheblich größer ist die auf einen Landwirt im Durchschnitt treffende bebaute Fläche im Norden und Westen, z. B. in Bombay 12,2, in der Nordwestgrenzprovinz 11,2 und im Pandschab 9,2 Acker. In weiten Räumen Indiens schwankt der Ertrag der Landwirtschaft von Jahr zu Jahr stark, entsprechend der Gunst oder Ungunst der Witterung. Durch Verspätung, Schwäche oder Ausbleiben einer Regenzeit entstehen Hungersnöte, besonders im Nordwesten und in Mittelindien, sowie im Dekan. Sie sind am schlimmsten, wenn der Regenmangel nicht örtlich ist, sondern weite Erdräume betrifft. Etwa 90 % der Niederschläge fallen in den Monaten Juni bis Oktober. Der Juli und August sind im allgemeinen am niederschlagreichsten. In den einzelnen Landesteilen sind jedoch Dauer und Ausgiebigkeit der Niederschläge recht ungleich. Im Westen, von Karatschi bis zum Narbadafluß, finden die feuchten Südwestwinde (Monsunwinde) keinen Widerstand an Bodenerhebungen. Sie streichen über das Industal und die Sandflächen von Sind und Radschputana, ohne abgekühlt zu werden und Feuchtigkeit abzugeben. Das geschieht erst an den Abhängen des Himalaya. Das Bergland von Belutschistan wird von Südwest-

monsun überhaupt nicht berührt. Südlich vom Narbadafluß zwingt die Kette der westlichen Ghats die Monsunwinde zum Aufsteigen in kühlere Luftschichten. Sie verlieren dadurch einen großen Teil ihrer Feuchtigkeit, ehe sie die Zentralprovinzen oder Madras erreichen. Daher kommt es, daß die durchschnittliche Regenmenge an der Malabarküste an 3 m heranreicht, im südlichen Dekkan aber bloß etwa 70 cm und in einigen Gegenden der Halbinsel noch viel weniger beträgt.

Wegen der unzureichenden Niederschläge sind sowohl das Industal, Mittelindien und der Dekkan wirtschaftlich ungünstig gestellt und nur schwach oder doch verhältnismäßig schwach bevölkert. Im nordwestlichen Trockengebiet Indiens ist Landwirtschaft überhaupt nur so weit möglich, als künstliche Bewässerung reicht, für die der Indus das nötige Wasser liefert. In den künstlich bewässerten Gegenden, besonders im Nordwesten, in Agra-Oudh und in Madras, sind die Ernteerträge am regelmäßigsten und diese Gebiete sind von der Hungergefahr am wenigsten bedroht. Nach dem Indian Yearbook für 1924 umfaßte die künstlich bewässerte Anbaufläche 1920—21 27 604 000 Acker; davon trafen auf das Pandschab 10,5, auf Madras 7,2, auf Sind 3,3, auf die Vereinigten Provinzen Agra-Oudh 2,7 Millionen Acker usw.

Neben dem Niederschlag spielt die Bodengestaltung für die Landwirtschaft eine große Rolle. Wo ebene Landschaften hinreichende Niederschläge erhalten, sind die besten Bedingungen für sie gegeben, so besonders im Gebiet zwischen Indus und Satledsch im Nordwesten, in der Gangesebene, im Brahmaputratal, im größten Teil der Zentralprovinzen, den Tälern des Godawari- und Kistnaflusses, der Landschaft Gudscharat und im angrenzenden Baroda. Am intensivsten ist die Landwirtschaft und am dichtesten ist die Bevölkerung in einigen ländlichen Bezirken des östlichen Bengalen, wo mehr als 400 Einwohner auf den Quadratkilometer treffen. Der Boden ist hier außerordentlich fruchtbar und Wasser ist reichlich vorhanden. Überdies herrschen günstige Abflußverhältnisse, so daß es keine stagnierenden Wasser gibt, die im westlichen Bengalen auf die Gesundheitsverhältnisse ungünstig einwirken und die Bewohn- und Bewirtschaftbarkeit beeinträchtigen.

Zwischen den Gegensätzen, wie sie einerseits das außerordentlich fruchtbare Ostbengalen und andererseits die Trockenländer Nordwestindiens darstellen, gibt es mannigfache Abstufungen. In den mittleren Teilen Indiens sind die Niederschläge gewöhnlich für das Gedeihen der Ernten hinreichend, aber sie treten nicht in allen Jahren mit gleicher Regelmäßigkeit ein, so daß, auch wenn der Monsun nicht ganz ausbleibt, stets mit örtlichen Mißernten und Hungersnöten zu rechnen ist.

Die Qualität des Bodens hat in Indien viel weniger Einfluß auf die landwirtschaftlichen Erträge als die Niederschlagsmenge und die Oberflächengestal

ng. Die Unterschiede in der Bodenqualität sind allerdings groß, und sie mmen in den Ernteergebnissen zum Ausdruck, wenn die übrigen Bedinngen dieselben sind. Das ist aber verhältnismäßig selten der Fall. Wie ring die Bedeutung der Bodenqualität und wie groß jene der Niederschlagsenge ist, ergibt sich aus einem Vergleich des Ganges- und des unteren dustales. Die Alluvialböden dieser beiden Täler stimmen in ihrer Zusamensetzung nahezu überein, aber im unteren Gangestal ist die Regenmenge sgiebig, im Industal hingegen ist sie viel zu gering und die Bodenkultur hier viel weniger ausgebreitet und ertragreich als dort. Die Trappformaonen des Dekkan bereiten der Landwirtschaft viel Schwierigkeiten, weil der oden in der Regenzeit lehmig, in den trockenen Monaten aber zu hart wird. ährend in der Indus-Ganges-Ebene der hölzerne Pflug gewöhnlich zur Bebeitung des Bodens genügt, müssen im Süden häufig Hacken benutzt werden.

Große Teile von Assam und Birma weisen günstige Vorbedingungen der odenkultur auf, sind aber doch wirtschaftlich unentwickelt, was in erster nie darauf zurückzuführen ist, daß dort bis in die jüngste Zeit die politihen Zustände unbeständig und die Sicherheit von Leben und Eigentum geng waren. Im Falle Birmas kommt auch noch die Abgelegenheit vom indihen Hauptlande und die geringe Verkehrserschließung in Betracht. Ebenso urden die Zentralprovinzen erst spät dem Verkehr erschlossen und koloniert. Die Malariagefahr ist in verschiedenen Teilen Indiens ein bedeutendes emmnis der Besiedlung und Bewirtschaftung, besonders in den sumpfigen ügellandschaften zwischen dem Himalaya und der Gangesebene, sowie in den aldgebieten Mittel- und Südindiens.

Die Landwirtschaft Indiens dient vornehmlich der Eigenversorgung. Noch eute bildet die Dorfgemeinschaft in vielen Gegenden eine selbstversorgende irtschaftseinheit, die nichts von außen empfängt und nichts nach außen abbt. Von allen 106 Millionen in der Landwirtschaft erwerbstätigen Personen effen nur 1 003 000 auf Pflanzungen von Tee, Kaffee, Kautschuk, Indigo usw., ren Ertrag zu einem großen Teil für die Ausfuhr bestimmt ist.[1] Tee wird pflanzt im Hügelvorland des Himalaya, vornehmlich in Bengalen und Assam, d zwar in Höhenlagen bis zu 2000 Metern. In bedeutenderen Höhen ist der rtrag der Teepflanzungen gering. Kaffeepflanzungen gibt es fast nur in den ügellandschaften von Madras in mäßigen Höhen. Chinarinde gedeiht benders gut in den Nilgiribergen und in anderen Landschaften des Südwestens.

Die Gewinnung mineralischer Bodenschätze und die weiter verarbeitende dustrie sind bisher noch nicht in dem Maße entwickelt, daß sie von wesentchem Einfluß auf Indiens Wirtschaftsgestaltung sein würden. Nur in einlnen Fällen haben sie zu bedeutenden Anhäufungen von Bevölkerung gehrt. So hat die Nähe von Eisenerz und Kohle viel zum Aufschwung des

Industriegebiets von Calcutta beigetragen. Weitaus der größte Teil der Kohlen förderung (die 1917—1921 zwischen 18 und 23 Millionen Tonnen im Jah schwankte) stammt aus den Gondwanaschichten von Bengalen, Bihar un Orissa. Etwa 150—200 englische Meilen westlich von Calcutta befinden sic die reichen Eisenerzlagerstätten von Orissa. Die Bezirke Chanda und Dru in den Zentralprovinzen, sowie einige Bezirke von Maisur, sind ebenfalls a Eisenerzen reich, doch hat deren Abbau kaum begonnen.

Die gewerbliche Entwickelung Indiens bietet ein eigenartiges Bild. In de Erzeugungsgewerben und im Verkehrswesen nimmt die Bevölkerung seit Jahr zehnten ab; das hat seinen Grund teils in der langsamen Verdrängung de indischen Hausindustrie durch Betriebe nach europäischem Vorbild, teils i der Einfuhr europäischer Waren. Die Zahl der Arbeitskräfte, welche d Ausbreitung der kapitalistischen Industrie erfordert, ist jedoch viel geringe als die Zahl der verdrängten Hausgewerbetreibenden. Der Überschuß such und findet seinen Lebensunterhalt in der Landwirtschaft. Der Umfang de fabrikmäßigen Gewerbe ist noch bescheiden. Im Jahre 1921 waren in alle Betrieben, die zehn oder mehr Personen beschäftigten, zusammen 1 556 000 Ar beiter und Angestellte tätig; auf die Textilgewerbe trafen davon etwa d Hälfte. Für den Standort der indischen Industrie gibt die Nähe von Roh material mit den Ausschlag (Eisenindustrie der Umgebung von Calcutt Baumwollindustrie von Bombay, Reismühlen von Rangun usw.); danebe kommt die günstige Verkehrslage in Betracht.

Die Landesnatur ist auch von Einfluß auf Richtung und Umfang der Binner wanderungen. Der trockene Nordwesten Indiens ist dünn bevölkert und sein wirtschaftlichen Möglichkeiten gestatten nicht, Zuwanderer aufzunehmen. De Erde kann hier kaum mehr abgerungen werden, als zur Ernährung eine spärlichen Bevölkerung erforderlich ist. Selbst wenn die künstliche Bewässe rung in Zukunft noch mit Erfolg weiter ausgedehnt wird (obzwar ihr eng Grenzen gezogen sind), so kann die ungünstige Wirtschaftsgrundlage doch kein durchgreifende Wandlung erfahren, die zur Einwanderung Anlaß zu gebe vermöchte. Aus der Statistik der innerindischen Wanderungen[2]) erhellt, da die Provinzen Assam und Birma fast ausschließlich Zuwanderungsgebiete sin die Abwanderung ist ganz unbedeutend. Im Assam befanden sich 1921 unte einer Bevölkerung von nicht ganz 8 Millionen über $1^1/_4$ Millionen indisch Zuwanderer; die Anziehung wird ausgeübt von den Teegärten, die Arbeit kräfte brauchen, dann von den großen Strecken unbenutzten aber kultivie baren Landes im Brahmaputratal. Die Masse der Einwanderer nach Birm besteht aus Arbeitern für die Pflanzungen und Industriebetriebe in Rangu und Umgebung. Eine Umfrage bei 62 500 Fremden ergab, daß 95 % d Absicht hatten, dauernd in Birma zu bleiben. Der innere Wanderungsübe

huß dieser Provinz war 1921 553 000, wozu noch 102 000 Chinesen kamen. Bengalen ist der innere Wanderungsüberschuß größer als in Birma, er beägt 1 132 000 und besteht in erster Linie aus Arbeitern, die in das Industriebiet um Calcutta einwandern, ferner aus Arbeitern für Teegärten. Eine lbständige landwirtschaftliche Bevölkerung vermag Bengalen trotz der Gunst r Naturbedingungen nicht mehr aufzunehmen; die bäuerlichen Wirtschaften nd so klein, daß sie nur ein notdürftiges Auskommen ermöglichen.

Für die Anlage von Teegärten sind in gewissen Teilen von Assam, Bengalen nd dem Südwesten der vorderindischen Halbinsel (Maisur, Kurg und Trawankur) e natürlichen Bedingungen besonders zusagend und sie gehören deshalb zu n wichtigsten Zentren der Bevölkerungsanhäufung. Nach den Teeproduknsgebieten gibt auch Madras viele Wanderer ab, ebenso an die Industriezirke Birmas. Hierher kommt Zuzug sogar aus dem Nordwesten, aus dem ndschab und aus Radschputana.

Anmerkungen

Nach der besonderen Zählung der „organisierten Betriebe" waren auf Pflanzungen nur 821 000 Personen beschäftigt. Census of India, 1921, S. 246.

2) Census of India, 1921, Bd. 1, S. 82 u. f.

HEINZ v. BOMHARD:
DEUTSCHE EINWANDERUNG IN ARGENTINIEN

In den deutsch-argentinischen Beziehungen nimmt die Auswandererfrage breiten Raum ein; rund 10 % der gesamten deutschen Auswanderung richtet sich nach Buenos Aires. Die durch diese Tatsache allein schon begründete Notwendigkeit häufiger und sachgemäßer Aufklärung über die argentinischen Verhältnisse in ihren Wechselbeziehungen zu den Aussichten deutscher Einwanderer wird noch gesteigert durch den erstaunlichen Mangel an richtigen Informationen, der bei der Mehrzahl der Auswanderer festzustellen ist. Jeder, der sich auf ausreisenden Schiffen mit den Anschauungen und Plänen der Auswanderer eingehend beschäftigt hat oder in Buenos-Aires mit Eingewanderten häufig in Verbindung gekommen ist, wird die Beobachtung bestätigen können, daß in einer großen Anzahl von Fällen der Auswanderungsentschluß auf Grund lückenhafter oder unrichtiger Vorstellungen gefaßt wurde. Wenn auch die überschwenglichen Hoffnungen, die während der Inflationsjahre aus begreiflichen Gründen schon an die bloße Tatsache geknüpft wurden, Deutschland verlassen zu können, heute nicht mehr in gleichem Maße wie damals den Blick für die Wirklichkeit trüben, so herrscht trotzdem in erstaunlich zahlreichen Fällen schwerwiegender Mangel an Sachkenntnis, der zwangläufig zu bitteren Enttäuschungen, häufig zu Elend und Not führt, und dem daher nach Möglichkeit entgegengetreten werden muß.

Argentinien als hochkapitalistisch orientiertes Land kennt keinen Schutz der Arbeit in irgendwelcher Form. Damit muß sich der auswandernde Deutsche von vornherein vertraut machen. Gewöhnlich wird die Bedeutung dieser Tatsache in der Praxis des täglichen Lebens dem Einwanderer erst durch den Vergleich mit den entsprechenden Verhältnissen der Heimat in ihrer ganzen Schwere klar. Soziale Fürsorge, wie Arbeitslosenfürsorge, Alters- oder Krankenversicherung, ist unbekannt; der Gedanke, daß der Staat etwa nach deutschem Muster Verpflichtungen in dieser Beziehung haben könne, liegt dem Argentinier vollkommen fern. Wer nicht arbeiten kann oder will, könnte verhungern, ohne daß sich von amtswegen irgendjemand irgendwie darum bekümmerte. Die einzige Vergünstigung, die der argentinische Staat demjenigen Ankömmling (3. Klasse oder Zwischendeck) gewährt, der sich den Hafenbehörden gegenüber als „Einwanderer“ bezeichnet, ist kostenlose Unterkunft und Verpflegung in dem dicht am Hafen gelegenen, 5000 Menschen in Massenquartieren fassenden Einwandererhotel während einer gesetzlich festgelegten Frist von fünf Tagen, die aber in der Praxis gelegentlich überschritten wird.

nd weiterhin freie Beförderung mit der Bahn an jeden gewünschten Ort des andes. Das Einwandererhotel hat seinen eigenen Arbeitsnachweis, ferner ein Vechselbüro, in dem der Ankömmling ohne die anderwärts häufig angebrachte esorgnis vor Übervorteilung sein Geld wechseln lassen kann. Dolmetscher ler Sprachen sind vorhanden; die sanitären Einrichtungen sind gut. Die ürsorge des Staates hilft somit dem Ankömmling über die ersten Tage hin-eg; damit ist sie erschöpft. Jeder ist von nun an auf sich selbst angewiesen nd muß sehen, wie er weiter kommt. Welche Aussichten bieten sich hierfür?

Bevor in nähere Darlegungen hierüber eingegangen wird, sei gestattet, einige emerkungen über die physiologischen und psychologischen Voraussetzungen es Erfolges einzufügen. Naturgemäß ist in einem Land, das zum großen eil der heißen Zone angehört, eine erstklassige, Anstrengungen und Strapazen ller Art leicht überwindende, klimatischen Wechselfällen gewachsene Kon-itution erforderlich, um den stets harten Anforderungen der körperlichen rbeit gerecht werden zu können. Dementsprechend muß auch der Alters-rad derart sein, daß ungeschwächte körperliche und geistige Spannkraft arantiert ist. Krankheit ist ein Luxus, den sich der Einwanderer unter einen Umständen leisten kann; Vollwertigkeit in gesundheitlicher Beziehung t daher für ihn unbedingt erforderlich. — An Eigenschaften des Charakters nd Intellektes ist in erster Linie Energie und zäher Optimismus zu nennen, ner Optimismus, der nicht durch Außerachtlassen oder Übersehen der vor-andenen Schwierigkeiten sie aus der Welt schaffen zu können glaubt, sondern er bei voller Erkenntnis und richtiger Einschätzung der Hindernisse den lauben an ihre Überwindung nie verliert und damit sein Ziel schließlich it großer Wahrscheinlichkeit erreicht. Weiterhin ist die Gabe rascher An-assung an neue Verhältnisse und Situationen zu fordern; ferner Anspruchs-sigkeit und weitgehende Arbeitsfreudigkeit. Nur unter diesen Vorbedingungen t es ratsam, dem Gedanken an Auswanderung überhaupt näherzutreten.

Für die folgenden Betrachtungen ist es zweckmäßig, zwei Kategorien von inwanderern zu unterscheiden; einmal solche, die ohne Rücksicht auf ihren üheren Beruf mit der Absicht gekommen sind, sich anzusiedeln, und weiter-in solche, die ihre in der Heimat erworbenen beruflichen Kenntnisse drüben ı verwerten gedenken, also eine der bisher ausgeübten gleiche oder ähnliche eschäftigung zu finden hoffen. Berufslandwirte zählen sinngemäß zur ersten, ngelernte Arbeiter, die jede Arbeit annehmen wollen, zur zweiten Kategorie, eren Aussichten zunächst näher untersucht werden sollen. Was die geistigen erufe anlangt, also Ärzte, Kaufleute, Ingenieure und Angehörige anderer issenschaftlicher Berufe, so ist verallgemeinernd festzustellen, daß die Aus-chten ausgesprochen schlecht sind. Fälle, in denen eine feste Anstellung er Grund der Abreise aus der Heimat war, scheiden naturgemäß hier aus;

wo eine dergestalt gesicherte Aussicht nicht besteht, wird es für die Angehörigen der vorerwähnten Berufe nur in seltenen Fällen möglich sein, eine ihrer Vorbildung auch nur einigermaßen entsprechende Stellung zu finden. In den besonderen Verhältnissen des Landes, deren Darlegung hier zu weit führen würde, liegt es begründet, daß die vorhandenen Stellen stets besetzt sind; darüber hinaus ist die Zahl der Anwärter und damit die Konkurrenz eine so große, daß Versuche in dieser Richtung von vornherein fast mit Sicherheit zur Aussichtslosigkeit verurteilt sind. Leider ist diese Erkenntnis noch viel zu wenig verbreitet; die Folge ist, daß eine beträchtliche Zahl geistiger Arbeiter immer noch unter falschen Voraussetzungen den Sprung ins Ungewisse wagt und schwere Enttäuschungen erlebt. Nach Ablauf einer je nach Höhe der vorhandenen Barmittel kürzeren oder längeren Wartezeit, die mit vergeblichen Bemühungen um eine entsprechende Beschäftigung ausgefüllt ist, zwingt dann die Not zu dem Entschluß, jede, auch die schwerste Arbeit anzunehmen. Was es für einen Intellektuellen dann bedeutet, als Arbeiter auf einem Neubau oder in der Landwirtschaft die Anstrengungen einer 10—12stündigen, unter Umständen auch längeren Arbeitszeit bei gänzlich veränderten Lebensbedingungen in einem ungewohnten Klima auf sich nehmen zu müssen, braucht nicht im Einzelnen dargelegt zu werden.

In womöglich noch verstärktem Maße gilt die oben ausgesprochene Warnung für Künstler aller Zweige, die etwa die Absicht haben sollten, sich in Argentinien zur Begründung einer neuen Existenz für dauernd niederzulassen. Ihnen kann nur mit aller Entschiedenheit und bedingungslos von einer Realisierung solcher Pläne abgeraten werden. Zunächst kommt als Feld der Tätigkeit nur Buenos Aires selbst in Frage, das in ganz anderer Weise als etwa eine europäische Hauptstadt der allein maßgebende Mittelpunkt des Landes in wirtschaftlicher wie kultureller Beziehung ist. Von den 10 Millionen Einwohnern Argentiniens wohnen fast 2 Millionen in der Hauptstadt; die wenigen Städte der Provinz sind demgegenüber ohne Bedeutung. Die deutsche Kolonie ist als Wirkungskreis zu klein; auf sie allein sich zu stützen ist unmöglich. Im übrigen herrscht in der Musik unumschränkt der italienische Geschmack — die rasch aufgeflackerte Begeisterung für deutsche Musik der Jahre 1921/22 ist ebenso rasch wieder abgeflaut —, während in Literatur und bildender Kunst die Franzosen dominieren. Zudem ist die künstlerische Aufnahmefähigkeit im allgemeinen sehr gering; man will in Buenos Aires nicht genießen, sondern verdienen. Ein breites, künstlerisch geschultes Publikum wie bei uns gibt es dort nicht. Der herrschende Stand ist der des Kaufmannes, und geschäftliche Gesichtspunkte sind in vielen Dingen allein maßgebend. Demgemäß entspricht auch die gesellschaftliche Stellung des Künstlers in keiner Weise dem, was man in Deutschland im allgemeinen in dieser Beziehung gewohnt ist. — All diese hier

ir angedeuteten Schwierigkeiten, zu denen überdies noch andere kommen, achen dem Künstler einen Erfolg mit Sicherheit unmöglich; und schwerste nttäuschungen sind auch den Trägern von Namen anerkannt guten Klanges icht erspart geblieben. Demnach kann allen Künstlern, gleich welchen weiges, nur mit aller Entschiedenheit abgeraten werden, sich ernstlich mit länen dieser Art zu befassen.

Ist somit das Bild, das sich bei Betrachtung der Aussichten geistiger Ar- iter bietet, durchweg trübe und wenig ermunternd, so läßt sich ein gleiches r Handarbeiter verallgemeinernd nicht behaupten. Orientierungsgrundlage ir Beurteilung der Frage ist hier die Tatsache, daß Argentinien fast keine ndustrie besitzt, dagegen ausgedehnte Landwirtschaft, und zwar meist in orm von Großgrundbesitz. Zeitlich betrachtet ergibt sich daraus, daß in den ommer- und Erntemonaten Dezember bis März die Arbeitsgelegenheit in der andwirtschaft reichlich, die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Arbeitern so rege ist, während in den übrigen Monaten der Arbeitsmarkt für diesen weig wesentlich stiller liegt. Dem Einfluß der Jahreszeiten wirkt aus- eichend der Umstand entgegen, daß die hohen Einwanderungszahlen der ommermonate im Winter stark zurückgehen, während gleichzeitig die Rück- anderung nach Europa in verstärktem Maße einsetzt. Für die Erntearbeit nd besondere Vorkenntnisse nicht erforderlich; die Löhne sind gut, die An- rderungen entsprechend hoch; als Norm für die Lebensführung kann die infache und äußerst anspruchslose Lebensweise der italienischen und spani- chen Landarbeiter gelten. — Aus der gekennzeichneten Struktur der argen- nischen Wirtschaft ergibt sich weiter für die Aussichten der einzelnen Be- ufsgruppen, daß industrielle Qualitätsarbeiter, namentlich soweit sie aus der Argentinien fast vorständig fehlenden Eisenindustrie stammen, nicht damit chnen können, entsprechende Beschäftigung zu finden. Auch nach Schlossern, chmieden und Mechanikern besteht, wie dem Arbeitsausweise des Vereins m Schutze germanischer Einwanderer zu entnehmen ist, geringe Nachfrage. esentlich besser sind dagegen, um noch einige Einzelheiten aufzuführen, die ussichten für Tischler, Maurer, Zimmerleute, überhaupt für Bauarbeiter. iener und weibliches Dienstpersonal können meist befriedigend untergebracht erden, auch Ehepaare, soweit sie kinderlos sind. Chauffeure haben mit harfer Konkurrenz zu rechnen, müssen außerdem die Landessprache (Spanisch) eherrschen. Für Kellner ist Kenntnis des Spanischen Bedingung, des Eng- ischen erwünscht; die Anstellungsmöglichkeiten sind im Sommer besser als n Winter, im ganzen mittelmäßig.

Wie schon erwähnt, haben nicht alle Einwanderer die Ausübung ihres ge- ohnten Berufes im neuen Land als Ziel; ein großer, keineswegs nur aus Berufs- ndwirten bestehender Teil betritt den Boden Argentiniens mit der Absicht,

sich anzusiedeln, d. h. Land zu erwerben, es als freier Bauer selbst zu be-
wirtschaften und so die Grundlage einer neuen Existenz zu legen. In frühere
Zeiten war es üblich, zu diesem Zwecke sich ohne viel Umstände ein passen
des Stück Staatsland anzueignen, die Arbeit darauf zu beginnen und den Be-
sitz sich später von der Regierung bestätigen zu lassen. Heute ist dieses Ver-
fahren nicht mehr in Übung; ohne Anweisung der zuständigen Behörde is
eine Ansiedlung auf Staatsland nicht mehr gestattet. Der Kolonist muß als
vom Staat oder von privater Seite Land kaufen, wobei zwischen beiden Mög-
lichkeiten, wie gleich erörtert werden soll, prinzipielle Unterschiede bestehen
Hat der Einwanderer das nötige Kapital nicht aus der Heimat mitgebracht
so muß er versuchen, es im Lande zu verdienen; meist wird er zu diesem
Zwecke als landwirtschaftlicher Arbeiter (peon) auf eine Estanzia gehen un
auf diese Weise monatlich 40—50 peso bei freier Station und Verpflegung
erwerben, außerdem mit Sprache, Land und Leuten sowie den geographisch
bedingten Besonderheiten seines Berufes vertraut werden, weshalb auch Land-
wirten, deren Mittel für sofortigen Landkauf ausreichen würden, eine derartig
Lehrzeit anzuraten ist. Für Nichtlandwirte erscheint sie naturgemäß auf jede
Fall als notwendig, gibt hier außerdem Gelegenheit zu einer letzten Gewissens-
erforschung über Lust und Eignung zum neuen Beruf, die bei negativem Er-
gebnis eventuell noch rechtzeitig zur Aufgabe des ganzen Planes führen kann

Nach Ablauf dieser Frist tritt an den Kolonisten die Entscheidung über de
Ankauf von Staats- oder Privatland heran. Der wesentliche Unterschie
zwischen beiden besteht darin, daß Staatsland im allgemeinen billiger ist al
Privatland gleicher Qualität, und daß die Bezahlung des Staatslandes raten
weise während eines Zeitraumes von sechs Jahren erfolgen kann, wobei di
erste Rate erst ein bis zwei Jahre nach Beginn der Bearbeitung entrichtet zu
werden braucht. Nachteilig steht dem gegenüber, daß die Größe der vom
Staate abgegebenen Lose beschränkt ist (50—100 ha pro Ansiedler), daß fü
den Käufer die Verpflichtung zu persönlicher Bearbeitung des Bodens besteht
und daß das Eigentumsrecht zunächst nur ein beschränktes ist. Wer in seine
Mitteln nicht beschränkt ist, wird also gegebenenfalls den Kauf von Privat-
land vorziehen, das diesen Nachteilen nicht unterworfen ist; der wirtschaftlic
weniger Leistungsfähige wird dagegen den Erwerb von Staatsland bevorzugen
der ihm gestattet, seine ganze finanzielle Kraft der Bewirtschaftung nutzba
machen zu können.

Als Betriebskapital für ein normales Kolonistenlos von 50—100 ha sin
nach Berechnungen von sachverständiger Seite 2000 Peso Papier (1 Peso zu
Zeit = rund 1,70 Mark) als das Mindestmaß dessen zu bezeichnen, was be
bescheidensten Ansprüchen aufgewendet werden muß, um die Arbeit auf de
Lande beginnen zu können. Im allgemeinen wird mit einer Summe vo

3000—4000 Peso gerechnet werden müssen, wenn der Ansiedler der Zukunft mit einer gewissen Ruhe entgegensehen und nicht Gefahr laufen will, sich eines Tages um die Früchte seiner Arbeit betrogen zu sehen. Das Anlagekapital, das also beim Ankauf von Staatsland wenigstens teilweise erst aus dem Ertrag der ersten Ernten gewonnen zu werden braucht, richtet sich naturgemäß nach dem Preis des Bodens, der für das Staatsland in den in Betracht kommenden Gebieten 30—50 Peso pro ha beträgt, für Privatland dagegen etwas höher ist. Für den, der über genügend Mittel verfügt, ist die Ansiedelung in einer gut geleiteten privaten Kolonie sehr empfehlenswert; es gibt in Argentinien neben schwindelhaften Unternehmungen, vor denen der Neuling nachdrücklich zu warnen ist, erstklassig geleitete Organisationen dieser Art, worüber gegebenenfalls bei der Deutschen Gesandtschaft genaue Auskunft erholt werden kann. Gegenwärtig sind namentlich im Chaco und in Missiones Gesellschaften am Werke, um diese Gebiete kolonisatorisch aufzuschließen.

Auf Auswandererschiffen begegnet man häufig der Anschauung, daß jeder Auswanderer, der sich nicht als außergewöhnlich unbegabt erweist, in verhältnismäßig kurzer Zeit als reicher Estanziero in die Heimat zurückkehren könne. Diese Auffassung ist irrig. Hat der tüchtige, sachkundige und körperlich geeignete Kolonist Glück, so kann er nach einer Reihe von hart durcharbeiteten Jahren zu einem gewissen Wohlstand gelangen und als freier Bauer ein Besitztum sein eigen nennen, dessen Ausmaße ihn in der Heimat schon als kleinen Gutsbesitzer erscheinen lassen würden. Preisschwankungen der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, Ungunst der Witterung, Heuschrecken und andere schädigende Einflüsse erschweren dagegen häufig den Erfolg und gefährden namentlich den wirtschaftlich schwächeren, der nicht über die nötigen Reserven verfügt, um schlechte Zeiten durchhalten zu können. Die allgemeine Lage der Landwirtschaft hat sich im letzten Jahre gebessert, und namentlich der Anbau von Baumwolle rentiert bei den hohen Preisen, die gegenwärtig auf dem Weltmarkt für diesen Artikel geboten werden, auch auf Ländereien, die bislang wegen ihrer die Rentabilitätsgrenze von 25 km überschreitenden Entfernung von der Bahn für Siedelungszwecke nicht mehr in Betracht kamen. Ein Urteil über die Weiterentwicklung in den nächsten Jahren kann naturgemäß nicht abgegeben werden.

Anschließend ist zu sagen, daß jeder, der sich mit dem Gedanken trägt, nach Argentinien auszuwandern, sei es, um seinen Beruf dort auszuüben, sei es, um als Kolonist ein neues Leben zu beginnen, sich über die persönlichen und sachlichen Vorbedingungen klar sein muß, unter denen allein ein Erfolg möglich ist, und daß nur klares und von Illusionen freies Erfassen der gegebenen Möglichkeiten den Auswanderer vor schweren Enttäuschungen und Schlimmerem zu bewahren vermag.

ALOIS FISCHER:
ZUR FRAGE DER TRAGFÄHIGKEIT DES LEBENSRAUMES

2. Teil:
Die Tragfähigkeit des Lebensraumes und ihre geopolitischen Auswirkungen

Die Frage nach der Wachstumsgrenze der Menschheit wurde schon wiederholt angeschnitten. Es seien nur die bemerkenswertesten Versuche kurz skizziert. Ravenstein nahm (1890) für die fruchtbaren Regionen eine mögliche mittlere Volksdichte von 80, für die Steppen von 4 und für die Wüsten von 0,4 an und gelangte mit Hilfe der von ihm geschätzten Areale zu einer größtmöglichen (potentiellen) Erdbevölkerung von 5994, also rund 6000 Millionen. In einer Entgegnung auf die Untersuchung Ravensteins hielt sich (1898) Freiherr von Fircks an höhere Werte und bezeichnete 9000 Millionen als die größte Zahl von Menschen, welche die Erde zu tragen imstande wäre; dabei ist allerdings ein Rechenfehler unterlaufen, den Hermann Wagner bemerkt hat und nach dessen Richtigstellung sich die errechnete Ziffer auf 7800 Millionen ermäßigt. Eine andere Berechnungsbasis wählte (1912) Ballod, indem er von der Größe der pro Kopf benötigten Ackerfläche ausging, die nach seiner Berechnung in Nordamerika 1,2 ha, im Deutschen Reiche 0,5 ha und in Japan 0,125 ha beträgt. Diese Zahlen, die er für den Ausdruck der Unterschiede im „Standard of life“ der drei Länder hält, überträgt er auf die Erde und meint, daß sie bei einer wahrscheinlichen größtmöglichen Ackerfläche von 28 Millionen km², je nachdem ihre Bewohner nach dem nordamerikanischen, deutschen oder japanischen Lebensstandard ihr Dasein fristen würden, 2333, 5600 oder 22400 Millionen Menschen tragen könne. Dagegen wirft Hermann Wagner in seinem Lehrbuch (1923) die Frage auf, ob die Erde auch nur die doppelte Zahl von Menschen, die sie heute trägt, zu ernähren vermöchte. Den interessantesten Versuch haben wir aber zweifellos in Pencks Abhandlung „Das Hauptproblem der physischen Anthropogeographie“ vor uns („Zeitschrift für Geopolitik“, Mai 1925). Penck geht von den 11 Klimagebieten Köppens aus und gelangt, indem er für ein jedes von ihnen eine entsprechende wahrscheinliche mittlere Dichte annimmt, zu einem Bevölkerungspotential der Erde von 7689, also rund 8000 Millionen. Nach dieser Synthese auf physisch-geographischer Grundlage wird eine rohe Verteilung auf die gegenwärtigen Staatsgebiete versucht, wobei als größtmögliche Bevölkerungen für Brasilien und Hispano-Amerika

1200 Millionen, für China über 600, für die Vereinigten Staaten von merika und Rußland je 600, für die Commonwealth of Australia 450 und ir Kanada und Südafrika je 60 Millionen angegeben werden. Auf die nzelnen Erdteile entfallen nach Umrechnung der von Penck angegebenen rozente an größtmöglicher Bevölkerung: Eurasien 2080, Afrika 2320, Nordmerika 1120, Südamerika 2000 und Australien 480 Millionen Menschen.

Den bisherigen Versuchen sei zunächst entgegenzuhalten, daß sich eine ein ir allemal gültige Schätzung der Tragfähigkeit des Lebensraumes überhaupt icht vornehmen läßt, weil wir die technischen Mittel der Zukunft nicht ennen. Es ist jeweils nur eine Schätzung der „Tragfähigkeit bei Anwendung ollkommenster gegenwärtiger technischer Mittel“ möglich. Obwohl als sicher nzunehmen ist, daß die bisherigen Schätzungsversuche durchweg so gemeint ind, so ist doch die Forderung zu erheben, daß dies auch ausdrücklich vererkt wird und man nicht einfach „größtmögliche Bevölkerung“ sagt.

Unter den Versuchen im einzelnen seien die von Ravenstein, Fircks und ermann Wagner als bloße Rohschätzungen übergangen. Gegenüber den etrachtungen Ballods ist heute nach den glänzend gelungenen Meliorationsxperimenten von Los Angeles und Mendoza (Argentinien), die sogar klimatiche Veränderungen im Gefolge hatten, weniger die Einwendung Hermann Vagners, daß sich die durch Ackerbau intensiv auszunutzende Fläche nicht uf den Betrag von 28 Millionen km² bringen ließe, am Platze als die, daß die roportion der Ausgangsziffern gar nicht die Unterschiede im Lebensstandard er drei Länder ausdrückt. Der Ackerbau wird im heutigen Nordamerika bsichtlich noch wenig intensiv betrieben, weil die Landwirtschaft ihre ganze raft in erster Linie noch der extensiven Bebauung zuwenden muß. Die ektarerträge sind darum im Durchschnitt nur halb so hoch wie im Deutschen eich. Daraus geht aber hervor, daß der heutige nordamerikanische Lebensandard zwar an einen etwas höheren, aber durchaus nicht an einen oppelt so hohen Kopfbedarf an Ackerfläche gebunden ist wie der deutsche. etreffs Japans ist dagegen zu bedenken, daß seine Bevölkerung fast ihren esamten Bedarf an tierischem Eiweiß und Fettstoffen aus den benachbarten eichen Fischgründen deckt, so daß für den geringen Viehstand, der kleiner t als der Dänemarks, nur verschwindende Flächen benötigt werden. Die ußerst intensiv bebauten 0,125 ha Ackerfläche pro Kopf dienen daher fast ır Gänze dem Anbau mehlhaltiger Nahrungspflanzen. (Im Deutschen Reich eträgt der Kopfbedarf an mit Brotgetreide und Kartoffeln bestellter Fläche 18 ha.) Der Spielraum, der der Tragfähigkeit des Lebensraumes von iten des Lebensstandards geboten wird, ist darum bedeutend kleiner als Ballod annimmt. Er bewegt sich im Falle der rein theoretischen Anahme, daß ein Ausgleich der Niveauunterschiede in der Lebensführung der

Völker ebenso nach oben wie nach unten möglich wäre, nach Ansicht des Verfassers dieses Aufsatzes bei den heutigen technischen Mitteln nur zwischen 3 und 9 Milliarden Menschen.

Schließlich bieten aber selbst auch die Klimagebiete Köppens nicht die beste Grundlage für eine Schätzung der Tragfähigkeit des Lebensraumes. Den Einteilungsgrund in der Gliederung Köppens bildet die Menge und jahreszeitliche Verteilung der Niederschläge. Wo diese (wie beim Urwald- oder beim Tundrenklima) enge Fühlung mit den anderen Faktoren der Fertilität, vor allem der geologischen Bodenbeschaffenheit, der Breiten- und der Höhenlage, nimmt, bildet sie gewiß eine recht gute Berechnungshandhabe. Je mehr sie jedoch diese Fühlungnahme verliert, umsomehr büßt sie an Brauchbarkeit ein. So schließt insbesondere der $24^1/_2$ Millionen km² Landfläche umfassende Typus 8 (wintertrockenkalt) Gebiete von allerverschiedenster Fertilität in sich, wie das russische Schwarzerdegebiet und die Halbinsel Kola oder das Zwischenstromland zwischen Mississippi und Missouri und den Norden Alaskas. Eine Mittelzahl für ein so beschaffenes Gebiet, mag zu ihrer Entstehung neben der Teilung auch eine rohe Wägung seiner sehr verschieden fruchtbaren Teile beigetragen haben, bietet denn auf alle Fälle bei seiner Ungeläufigkeit als geographischer Begriff ein recht verschwommenes Bild und im Falle einer Einteilung nach einem andern Einteilungsgrund eine reichliche Fehlerquelle. Sehr verschieden ist auch die Fertilität der Savannen. Schließlich gibt es sogar Fertilitäten, die mit den Niederschlägen überhaupt nichts zu tun haben, wie die des Niltals, dem gegenwärtig auf einer Fläche von nur wenig über 30 000 km² eine fast zur Gänze auf der befruchtenden Kraft des Flußwassers fußende Tragfähigkeit von 14 Millionen Menschen zukommt, die durch Errichtung neuer Bewässerungsanlagen noch immer vergrößert wird. Aus der sich so darbietenden mangelnden Eignung der Klimagebiete Köppens für den Zweck der Anwendung scheint sich auch die Anfechtbarkeit mehrerer der von Penck gemachten Angaben über die Tragfähigkeit der Erdteile und politischen Gebiete zu erklären.

Infolge Erkennung der Nachteile bei Anwendung von wenigen großen Summanden ist die später folgende Aufstellung über die Tragfähigkeit des Lebensraumes durch Addition einer größeren Zahl kleinerer Summanden entstanden. Im kulturell voll erschlossenen Lebensraum dienten die gegenwärtigen politischen Einheiten, in den weniger erschlossenen Gebieten geographische Einheiten, die durch Zusammenfassung mehrerer Landschaften gebildet wurden, als Schätzungsgrundlage. Einige der so ausgewählten Gebiete zeigen zwar ebenso wie die Hälfte der Köppen'schen Klimatypen regional bedeutende Fertilitätsunterschiede, ihre Übersichtlichkeit ist jedoch wegen ihres kleineren Areals, ihrer größeren Geschlossenheit und nicht zuletzt wegen der leichteren

Verwertbarkeit der doch hauptsächlich von den Staaten stammenden oder sich zumindest auf sie beziehenden Unterlagen eine bedeutend größere.

Die Tragfähigkeit des Lebensraumes hängt der Hauptsache nach von drei Faktoren ab: der Ausdehnungsfähigkeit des Bodenanbaues, der Steigerungsfähigkeit der Erträge auf der Flächeneinheit und der Art des Bodenanbaues. Dagegen schwankt der Kalorienwert des Nahrungsbedürfnisses, wie die diesbezüglichen eingehenden Untersuchungen Rubners in der „Zeitschrift für ärztliche Fortbildung“ (Jahrg. 1920) beweisen, regional nur innerhalb sehr enger Grenzen. Lediglich der Eiweißbedarf scheint in einer gewissen Proportion zum Körpergewicht zu stehen. Bei der extensiven und intensiven Bebauung können, wie schon gesagt, nur die durch die jeweiligen vollkommensten technischen Mittel und deren Handhabung durch eine mittelmäßig intelligente Bevölkerung gegebenen Möglichkeiten zahlenmäßig ausgedrückt werden. Auf die Verwendung der produktiven Flächen hat neben der Eignung die Form der Nahrung in dem betreffenden Lebensraum bestimmenden Einfluß. Stark fleischessende Völker bedürfen größerer Flächen für die Viehhaltung, während Völker mit reichlichem Aufwand an Kleidung größere mit Faserstoffen bestellte Flächen benötigen. Dagegen scheint es auf der Erde so viel nicht für einen besseren Zweck verwendbares Waldland zu geben, daß der Holzbedarf nicht als ein die Tragfähigkeit des Lebensraumes beeinträchtigender Faktor in Betracht kommt. Es kann aber auch von einer Einschränkung der Tragfähigkeit des Lebensraumes durch die Wohnstätten, Betriebsstätten der Industrie und des Bergbaues, Verkehrsanlagen, militärischen Objekte und Übungsplätze, Parkanlagen und Friedhöfe kaum gesprochen werden; der auf alle diese Dinge zusammengenommen entfallende Betrag pro Kopf ist selbst bei der Großräumigkeit nordamerikanischer Siedlungsweise nicht größer als 0,02 ha, in England ist er etwas und in Kontinentaleuropa bedeutend geringer (häufig unter 0,01 ha). Am geringsten ist er natürlich in Süd- und Ostasien. Die bedeutendsten Tragfähigkeitsunterschiede ergeben sich aus der Art der angebauten mehlhaltigen Nahrungspflanzen. Roggenflächen, aber auch Reisflächen haben, kalorimetrisch gemessen, im Durchschnitt nur drei Viertel der Nährkraft von Weizenflächen, während Kartoffelflächen durchschnittlich eine vier Drittel mal so große Nährkraft zukommt. Noch etwas größer ist die Nährkraft von mit tropischen Knollengewächsen, wie Mandioka oder Bataten, bestellten Flächen. Die größte Nährkraft scheinen mit Bananenfrucht bebaute Flächen zu haben (vermutlich fünfmal so viel wie Weizenflächen). Schließlich sei auch nochmals auf die Erhöhung der Tragfähigkeit von Küsten- und Inselländern durch benachbarte Fischgründe verwiesen. Dagegen spielt gegenwärtig die Ernährung aus den Erträgnissen der Jagd in der Lebensführung der meisten Völker nur

noch eine untergeordnete Rolle. Es folgt eine Anführung und Charakterisierung der gegenwärtigen 6 Haupttypen des Lebensstandards mit einer Schätzung des durchschnittlichen Kopfbedarfs an Acker- und Weideland bei intensiver Bewirtschaftung:

1. Nordamerikanischer Lebensstandard: Stark gemischte Kost. Sehr reichlich Fleisch. Wichtigstes Sättigungsmittel: Weizennahrung (daneben, jedoch von untergeordneter Bedeutung, Roggen, Kartoffeln, Hülsenfrüchte). Milch und Milchprodukte. Gemüse, einheimische und importierte Früchte. Sehr reichlicher Verbrauch von Zucker, Kaffee, Tee, Kakao, Tabak. Sehr großer Aufwand an Kleidung. Durchschnittlich 4 bis 5 Wohnräume pro Familie. Ein Kraftwagen pro Familie. Kopfbedarf an Acker- und Weideland bei intensiver Bewirtschaftung etwa 0,9 ha im Durchschnitt.

2. Westeuropäischer Lebensstandard: Stark gemischte Kost. Reichlich Fleisch (daneben, besonders an den Küsten, Fische). Wichtigstes Sättigungsmittel: Weizennahrung (daneben Kartoffeln, Hülsenfrüchte). Milch und Milchprodukte. Gemüse, einheimische und importierte Früchte. Reichlicher Verbrauch von Zucker, Kaffee, Tee, Kakao, alkoholischen Getränken, Tabak. Großer Aufwand an Kleidung. 2 (Frankreich) bis 4 Wohnräume (Großbritannien) pro Familie. Kopfbedarf an Acker- und Weideland bei intensiver Bewirtschaftung etwa 0,8 ha im Durchschnitt.

3. Mitteleuropäischer Lebensstandard: Stark gemischte Kost. Reichlich Fleisch (daneben, jedoch von untergeordneter Bedeutung, Fische). Wichtigste Sättigungsmittel: Roggennahrung, Kartoffeln (daneben Weizennahrung, Hülsenfrüchte). Milch und Milchprodukte. Gemüse, einheimische und importierte Früchte. Reichlicher Verbrauch von Zucker, Kaffee, Tee, Kakao, alkoholischen Getränken, Tabak. Entsprechender Aufwand an Kleidung. Durchschnittlich 2 bis 3 Wohnräume pro Familie. Kopfbedarf an Acker- und Weideland bei intensiver Bewirtschaftung etwa 0,7 ha im Durchschnitt.

4. Osteuropäischer Lebensstandard: Gemischte Kost. Reichlich Fleisch (Fischnahrung spielt nur an den Küsten eine gewisse Rolle). Wichtigste Sättigungsmittel: Roggennahrung, Kartoffeln, Hülsenfrüchte (daneben, jedoch in der Bedeutung stark zurücktretend, Weizennahrung). Milch und Milchprodukte. Gemüse, einheimische Früchte. Geringer Verbrauch von Zucker; unter den Genußmitteln im Vordergrunde Tee; reichlich Alkohol und Tabak. Bescheidener Aufwand an Kleidung. 1 bis 2 Wohnräume pro Familie. Kopfbedarf an Acker- und Weideland bei intensiver Bewirtschaftung etwa 0,7 ha im Durchschnitt.

5. Südeuropäischer Lebensstandard: Mäßig gemischte Kost. Fischnahrung ersetzt vielfach die Fleischnahrung. Wichtigstes Sättigungsmittel: Maisnahrung (daneben Weizen und Reis). Milch und Milchprodukte. Viel

Gemüse und Früchte. Mäßiger Verbrauch von Zucker, viel Alkohol und Tabak. Bescheidener Aufwand an Kleidung. 1 bis 2 Wohnräume pro Familie. Kopfbedarf an Acker- und Weideland bei intensiver Bewirtschaftung etwa 0,6 ha im Durchschnitt.

6. Asiatisch-afrikanischer Lebensstandard: Einfache Kost. In Asien überwiegend Fischnahrung (daneben Fleisch von Jagdtieren), in Afrika auch Fleisch von Haustieren. Wichtigste Sättigungsmittel: Reis, Sorghum, Mandioka, Bataten, Taro, Yamswurzeln, Hülsenfrüchte (Weizen eher an Bedeutung zurücktretend), ferner in manchen Gebieten Sago, Kokosnüsse, Bananen, Brotfrüchte. Fast überall starker Verbrauch von Genuß- und Betäubungsmitteln. Sehr bescheidener Aufwand an Kleidung. 1 oder oft nicht einmal 1 Wohnraum pro Familie. Kopfbedarf an Acker- und Weideland bei intensiver Bewirtschaftung etwa 0,3 ha im Durchschnitt.

Außer den 6 Haupttypen gibt es noch Mischtypen. So herrscht in Ungarn und in den nördlichen Balkanländern eine Mischung zwischen dem ost- und dem südeuropäischen Lebensstandard. In Lateinamerika haben wir teilweise eine Mischung des nordamerikanischen mit dem südeuropäischen, teilweise aber eine solche mit dem asiatisch-afrikanischen Lebensstandard vor uns. Zum Verbreitungsgebiet des nordamerikanischen Lebensstandards gehören außer den Vereinigten Staaten und Kanada auch Südafrika, Australien und Neu-Seeland.

In der bisherigen Literatur zur Frage wird der Begriff „größtmögliche (potentielle) Bevölkerung" nicht allein bei der Gesamterde, sondern auch bei einzelnen Lebensräumen innerhalb derselben angewendet. Der Gebrauch bei der Gesamterde ist klar und eindeutig. Dagegen ist die Anwendung bei einzelnen Lebensräumen doppeldeutig und darum besser zu meiden. So gibt Penck als potentielle Bevölkerung Großbritanniens 30 Millionen an, Griffith Taylor, Professor an der Universität Sydney, in einem in der „Geographical Review"-New York (Jahrgang 1922) erschienenen Aufsatz „The Distribution of Future White Settlement" 60 Millionen. Penck meint damit nur jene Bevölkerung, die bei intensiver Bodenbewirtschaftung von inländischen landwirtschaftlichen Produkten leben könnte, Taylor dagegen die größte Zahl von Menschen, die seiner Ansicht nach überhaupt dort zu existieren imstande wäre. Gegen die Anwendung bei Penck lassen sich sprachliche Bedenken vorbringen; „potentiell" kommt schließlich von „posse" und man kann nicht sagen, daß in Großbritannien nur 30 Millionen Menschen sein können, wenn heute schon viel mehr dort sind. Die Anwendung bei Taylor ist sprachlich richtig, dagegen läßt sich gegen die Zahl 60 Millionen sachlich einwenden, daß man ohne Kenntnis der zukünftigen wirtschaftlichen Stellung eines Landes unmöglich Schlüsse auf die Wachstumsgrenze seiner Bevölkerung ziehen kann. Aus dem Erwähnten geht ein deutliches Bedürfnis nach präziser

Begriffsbildung hervor. Es sei darum für jene Bevölkerungsmenge, für welch die zur Befriedigung ihrer naturgegebenen und kulturellen Bedürfnisse not wendigen Bedingungen in der physischen Beschaffenheit des eigenen Lebens raumes gegeben sind, der Ausdruck „innenbedingte Tragfähigkeit“ vor geschlagen. Dagegen handelt es sich um eine außenbedingte Tragfähig keit, wenn die Befriedigung dieser Bedürfnisse erst durch Handelsbeziehunge mit anderen Lebensräumen erreicht wird. Die innenbedingte Tragfähigkei nach dem jeweiligen Entwicklungsstand der technischen Mittel kann bei ge nauer Abwägung aller sie bestimmenden Faktoren geschätzt werden. Bei Konsum ist dabei genau auf die kulturelle Form zu achten, die sich vor größten Nutzeffekt oft ganz bedeutend entfernt. Bei Einschätzung des Kopf bedarfs an Acker- und Weideland können die oben angeführten Ziffern nu als allgemeine Richtlinien dienen. Sklavisch dürfen sie nicht angewende werden; denn in besonders günstigen oder ungünstigen Fällen gibt es be deutende Abweichungen. Für die Zukunft stellen sich die einen Gelehrte eine Ausgleichung der Niveauunterschiede im Lebensstandard der Völker vor die andern — und dieser Ansicht wollen auch wir uns anschließen — glaube zumindest noch für die nächsten Jahrhunderte an ein Weiterbestehen mit ver ringerten Distanzen. Dem letzterwähnten Moment wurde durch eine etwa reichlichere Einschätzung des zukünftigen Kopfbedarfs an Acker- und Weide land bei den Völkern Asiens und Afrikas Rechnung getragen.

Die Summe aller innenbedingten Tragfähigkeiten der Erde entspricht, nachden man von der Möglichkeit wirtschaftlicher Beziehungen zu anderen Planeten schlecht weg absehen kann, ihrem Bevölkerungspotential. Dagegen kann die Bevölkerun einzelner Lebensräume innerhalb der Erde auch über ihre innenbedingte Trag fähigkeit hinaus wachsen. Wir haben heute in Europa bereits eine Reihe vo Lebensräumen, deren Bevölkerung ihre innenbedingte Tragfähigkeit überschreite es sind dies (mit jeweiliger Angabe der Überschreitung durch die Bevölkerun Anfang 1925 in Prozenten) die Schweiz (131 %), Belgien (121 %), die Nieder lande (83 %), Großbritannien (79 %), Finnland (74 %), Österreich (65 %), da Deutsche Reich (40 %), Norwegen (38 %) und die Tschecho-Slowakei (9 %). Dagegen bleibt die Bevölkerung Frankreichs Anfang 1925 noch um 19 % un die Spaniens noch um 21 % hinter der innenbedingten Tragfähigkeit zurück. Für Westeuropa ergibt sich eine Überschreitung der innenbedingten Trag fähigkeit durch die Bevölkerung Anfang 1925 um 17 %. Unter den größere außereuropäischen Lebensräumen gibt es bisher erst einen einzigen, in der die tatsächliche Bevölkerung die innenbedingte Tragfähigkeit überschreite Japan; das Ausmaß der Überschreitung beträgt Anfang 1925 31 %. Di Größe der Überschreitung der innenbedingten Tragfähigkeit ist selbstverstän lich nur dort mit der außenbedingten Tragfähigkeit identisch, wo die erste

r Gänze ausgenutzt wird; es kann dies etwa von Belgien, den Niederlanden d der Schweiz behauptet werden. In den anderen Ländern mit die innen- dingte Tragfähigkeit überschreitender Bevölkerung ist die außenbedingte ragfähigkeit größer als die Differenz zwischen Bevölkerungsstand und innen- dingter Tragfähigkeit, und zwar mit Ausnahme Großbritanniens durchweg n weniger als ein Drittel, in Großbritannien, das derzeit nur 30 % seiner nenbedingten Tragfähigkeit ausnutzt, um fast vier Fünftel. Der Summe r außenbedingten Tragfähigkeiten in ihrem Verbreitungsgebiet steht zum sgleich jederzeit ein ebenso großer Betrag an nicht ausnutzbarer nenbedingter Tragfähigkeit in den übrigen Teilen der Erde gegenüber. ese Ausgleichsgebiete sind über die ganze Erde verstreut, ihr Haupt- wicht ruht jedoch im Einzelfall stets auf einigen besonderen Lebensräumen. e stimmen ungefähr mit dem wirtschaftspolitischen Begriff „Markt" überein.

Die Entstehung außenbedingter Tragfähigkeiten ist stets an wirtschaftliche periorität gebunden, die nicht selten auch noch durch eine politische ge- ckt wird. Die relative Größe der außenbedingten Tragfähigkeit hängt da- gen einesteils von dem Ausmaß der besonderen Fertigkeiten seiner Be- ohner ab, anderesteils stützt sie sich aber auf eine Reihe physischer ktoren; hierher gehört vor allem Überfluß an seltenen lebenswichtigen Mineral- offen (in der Gegenwart vor allem Kohle, Eisen, Erdöl, Kali), Vorhanden- n von Wasserkräften, sodann günstige Verkehrslage, besonders am Welt- eer, und schließlich auch noch den Fremdenverkehr fördernde Momente, e landschaftliche Schönheiten, klimatische Vorzüge oder Heilquellen. Außen- dingte Tragfähigkeiten tragen von Natur aus den Keim der Schwäche in h, in Zeiten des Überflusses an Nahrungsmitteln und intakten Weltwirt- haftsapparates kann sich jedoch darauf ein größerer Wohlstand entwickeln in Ländern, deren Bevölkerungsstand kleiner ist als ihre innenbedingte ragfähigkeit. Umgekehrt unterliegen aber die Bevölkerungen, deren Zahl die nenbedingte Tragfähigkeit überschreitet, in Zeiten der Not an Nahrungs- tteln und bei Störungen im Weltwirtschaftsapparat viel stärker der Gefahr r Verarmung, als solche, deren Zahl diese nicht erreicht. Es kann sogar m vorübergehenden oder dauernden, teilweisen oder gänzlichen Verlust der ßenbedingten Tragfähigkeit kommen. In solchen Fällen, deren deutlichste mptome chronische Arbeitslosigkeit, Inflation an Arbeitsplätzen und ein sich ndig verschlechternder Lebensstandard sind, kann zwar zunächst durch nopferung von Nationalvermögen oder Aufnahme von Auslandskrediten nderung geschaffen werden, zum Schluß bleibt jedoch als Ausweg nur die ternative: entweder Verbesserung der Tragfähigkeitsverhältnisse durch An- hluß an einen anderen Lebensraum oder Abbau der Bevölkerung durch swanderung. Das Schlimmste ist, wenn ein Lebensraum mit einer seine

innenbedingte Tragfähigkeit überschreitenden Bevölkerung künstlich geschaff wird wie das jetzige Österreich, dessen Bevölkerung Anfang 1925 etwa 1 seiner innenbedingten Tragfähigkeit gleichkommt. Dazu ist noch, hauptsächli infolge der ehemaligen wirtschaftlichen Einstellung des jetzigen Staatsgebiet zum früheren 52 Millionen-Staat mit seinem stark agrarwirtschaftlichen Oste selbst die innenbedingte Tragfähigkeit nur zu drei Vierteln ausgenützt und wird noch einiger Jahre bedürfen, bis die notwendigen Meliorationen durc geführt sind. Schätzungen der zukünftigen außenbedingten Tragfähigkeit können wegen ihres jeweiligen genetischen Zusammenhangs mit der Wel wirtschaftslage und dadurch auch mit der politischen Weltlage nicht vorg nommen werden.

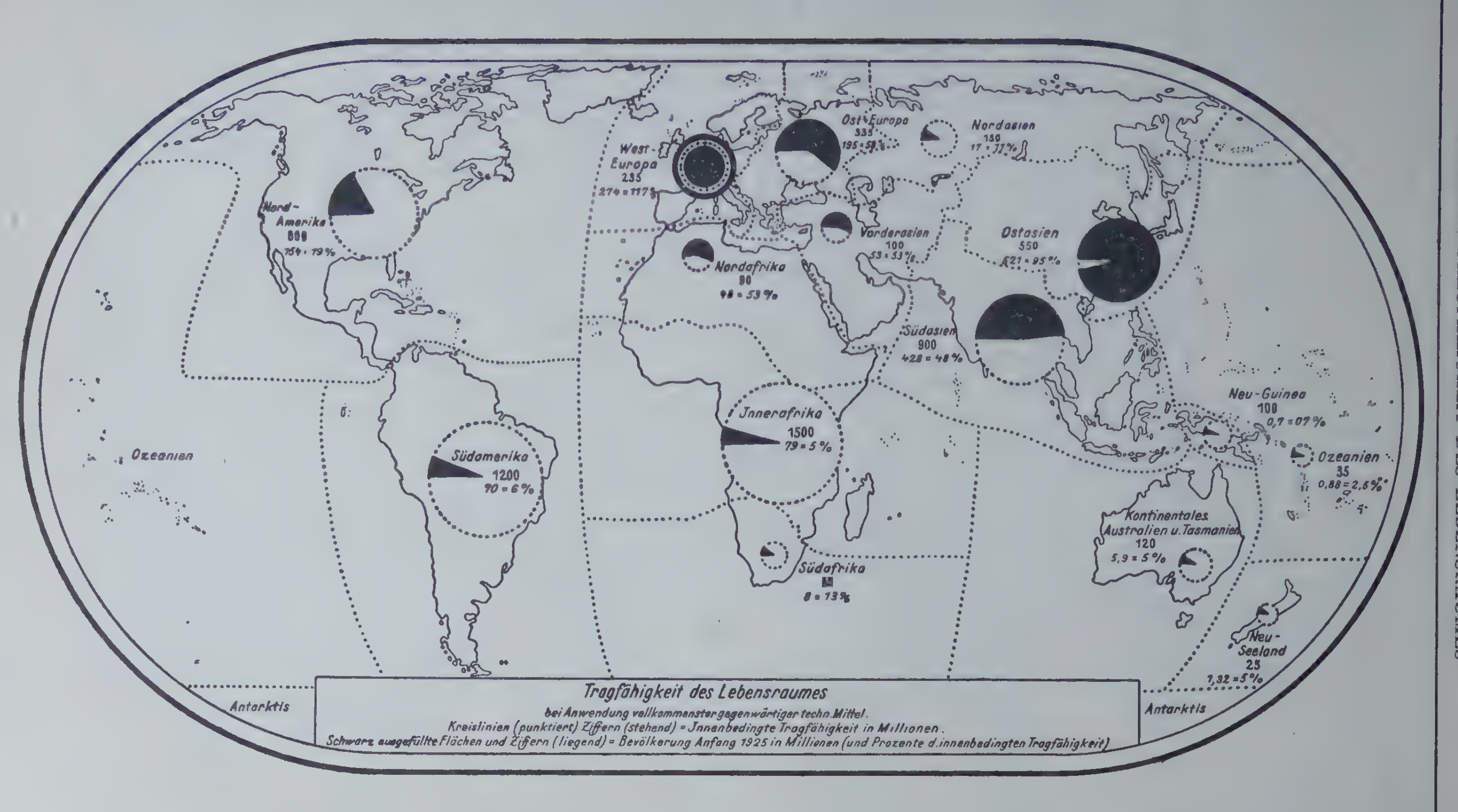
Unsere Aufstellung, deren wichtigste Ergebnisse auf der beigegebenen Kar übersichtlich dargestellt sind, zeitigt ein vom frühesten Versuch zur Frag der Rohschätzung Ravensteins, nur unwesentlich verschiedenes Ergebnis. D Erde kann demnach auch schon für den Fall, daß es auch nur bei den gege wärtigen technischen Mitteln verbleibt, $3^1/_3$ mal soviel Menschen fassen, a sie heute beherbergt. Gegenüber den Schätzungsziffern Pencks ergeben si vielfach nicht nur aus der allgemeinen Niedrigerschätzung herrührende abs lute, sondern mitunter auch recht erhebliche relative Abweichungen. A größten ist der Unterschied bei Australien. Penck nimmt für die Commo wealth 450 Millionen potentielle Bevölkerung an. Ob dabei Ost-Neu-Guin mit inbegriffen ist, ist nicht gesagt. Aber selbst wenn dies der Fall wä stehen dem noch immer die oben geschätzten 120 Millionen für den Kontine und Tasmanien und 50 Millionen für Ost-Neu-Guinea, zusammen also 1 Millionen gegenüber. Dabei sind die möglichen Meliorationen in Queen land und in den Savannen des Nordens noch sehr günstig eingeschät Australien ist schließlich zu zwei Dritteln Wüstenland. Der schon zitie Australier Taylor nimmt in seiner Abhandlung für den Kontinent u Tasmanien sogar nur 60 Millionen potentielle Bevölkerung an, und zwar f Victoria 29, für die Ostküste 18 und für die anderen Gebiete 15 Millione So befremdend hoch die Penck'sche Angabe für Australien ist, so befremde niedrig ist die für Kanada (60 Millionen). Kanada produzierte schon 19 bei, an westeuropäischen Verhältnissen gemessen, durchaus noch nicht all intensiver Bodenbewirtschaftung 135 Millionen Doppelzentner Brotgetreide, d ist der Jahresverbrauch von schon über 60 Millionen Menschen. Dabei h Kanada, besonders im Westen, noch viel ungenutztes Land. 150 Million innenbedingte Tragfähigkeit sind darum durchaus nicht zu hoch gegriffe Schließlich ist aber auch die Tragfähigkeit Hispano-Amerikas bestimmt nic mehr als halb so groß wie die Brasiliens. Hispano-Amerika besitzt zw einige Gebiete von allergrößter Tragfähigkeit, so vor allem die westindisch

bersicht 4: Innenbedingte Tragfähigkeit bei Anwendung vollkom-
enster gegenwärtiger technischer Mittel und gegenwärtige Be-
völkerung

	Fläche in Tausenden von km²	Innenbedingte Tragfähigkeit in Tausenden	Größtmögliche innenbedingte Volksdichte	Bevölkerung Anfang 1925 in Tausenden	Volksdichte Anfang 1925	Die Bevölkerung beträgt in Prozenten der innenbedingten Tragfähigkeit
Europa	**10 000**	**570 000**	**57**	**469 000**	**47**	**82**
esteuropa	*3 900*	*235 000*	*60*	*274 000*	*70*	*117*
Davon:						
utsches Reich	472	45 000	95	63 050	134	140
oßbritannien und Irland	313	27 000	86	48 450	155	179
ankreich	551	50 000	91	40 300	73	81
lien	310	35 000	113	39 400	127	113
anien	498	27 000	54	21 350	43	79
checho-Slowakei [1])	140	13 000	93	14 150	101	109
lgien	30	3 500	115	7 745	254	221
derlande	34	4 000	117	7 310	214	183
terreich	84	4 000	48	6 600	79	165
weden	448	10 000	22	6 025	13	60
rtugal	89	6 000	67	5 700	64	95
weiz	41	1 700	41	3 930	95	231
nland	388	2 000	5	3 480	9	174
nemark	43	4 000	93	3 390	79	85
rwegen	324	2 000	6	2 755	85	138
teuropa	*6 100*	*335 000*	*55*	*195 000*	*32*	*58*
Davon:						
ion der Sowjetrepubliken	4 600	220 000	48	109 000	24	50
len [2])	387	33 000	85	28 750	74	87
mänien	294	23 000	78	17 300	59	75
goslawien	249	17 000	68	12 650	51	74
garn	93	10 000	108	8 220	88	82
iechenland	123	7 000	57	5 900	48	84
lgarien	103	8 000	78	5 075	49	63
Asien	**43 900**	**1 700 000**	**39**	**1 019 000**	**23**	**60**
rdasien	*14 800*	*150 000*	*10*	*17 000*	*1,1*	*11*
rderasien	*8 800*	*100 000*	*11*	*53 000*	*6*	*53*
dasien	*8 400*	*900 000*	*107*	*428 000*	*51*	*48*
Davon:						
tisch-Indien [3])	4 900	400 000	82	327 000	67	82
ederländisch-Indien [4])	1 485	250 000	168	51 000	34	20

	Fläche in Tausenden von km²	Innenbedingte Tragfähigkeit in Tausenden	Größtmögliche innenbedingte Volksdichte	Bevölkerung Anfang 1925 in Tausenden	Volksdichte Anfang 1925	Die Bevölkerung beträgt i[n] Prozent[en] der inne[n]bedingt[en] Trag[-]fähigke[it]
Ostasien	*11 900*	*550 000*	*46*	*521 000*	*44*	*95*
Davon:						
China	8 350	475 000	57	437 000	52	92
Japan	386	45 000	117	58 800	152	131
III. Afrika	**30 300**	**1 650 000**	**54**	**135 000**	**4,5**	**88**
Nordafrika	*13 500*	*90 000*	*6,7*	*48 000*	*3,6*	*53*
Innerafrika	*14 000*	*1 500 000*	*107*	*79 000*	*5,6*	*5*
Südafrika	*2 800*	*60 000*	*21*	*8 000*	*2,8*	*13*
IV. Amerika	**42 600**	**2 000 000**	**47**	**224 000**	**5,3**	**11**
Nord- und Mittelamerika . .	*24 500*	*800 000*	*33*	*154 000*	*6,3*	*19*
Davon:						
Ver. Staaten von Amerika .	7 997	500 000	63	114 300	14	238
Canada	9 660	150 000	16	9 400	9,7	6
Südamerika	*18 100*	*1 200 000*	*66*	*70 000*	*3,9*	*66*
Davon:						
Brasilien	8 522	900 000	106	32 800	3,8	4
Argentinien	2 790	150 000	54	9 900	3,5	77
V. Australien u. Ozeanien	**8 975**	**280 000**	**31**	**8 800**	**1**	**38**
Kontinent und Tasmanien . .	*7 700*	*120 000*	*16*	*5 900*	*7,7*	*5*
Neu-Seeland	*268*	*25 000*	*93*	*1 320*	*4,9*	*5*
Neu-Guinea	*786*	*100 000*	*127*	*700*	*0,9*	*0,*
Ozeanien	*220*	*35 000*	*159*	*880*	*4*	*2*
VI. Antarktis	**14 000**			**1,4**		
Festland der Erde . . .	**150 000**	**6 200 000**	**41**	**1 856 000**	**12**	**300**

[1]) Die Slowakei und Karpato-Russien sind zu Osteuropa gerechnet. — [2]) Posen, Pomerell[en] und Ost-Oberschlesien sind zu Westeuropa gerechnet, — [3]) Mit Nepal und Bhutan. — [4]) Oh[ne] West-Neu-Guinea.


Nord-Amerika
800
154 = 19 %
West-Europa
235
274 = 117 %
Ost-Europa
335
195 = 58 %
Nordasien
150
17 = 11 %
Vorderasien
100
53 = 53 %
Ostasien
550
521 = 95 %
Nordafrika
90
48 = 53 %
Südasien
900
428 = 48 %
Jnnerafrika
1500
79 = 5 %
Südamerika
1200
70 = 6 %
Südafrika
8 = 13 %
Neu-Guinea
100
0,7 = 07 %
Ozeanien
35
0,88 = 2,5 %
Kontinentales Australien u. Tasmanien
120
5,9 = 5 %
Neu-Seeland
25
1,32 = 5 %
Ozeanien
Antarktis
Antarktis
Tragfähigkeit des Lebensraumes
bei Anwendung vollkommenster gegenwärtiger techn. Mittel.
Kreislinien (punktiert) Ziffern (stehend) = Jnnenbedingte Tragfähigkeit in Millionen.
Schwarz ausgefüllte Flächen und Ziffern (liegend) = Bevölkerung Anfang 1925 in Millionen (und Prozente d. innenbedingten Tragfähigkeit)

Inseln, das sogenannte Zentralamerika, Kolumbien, ferner in der gemäßigte Region Mittelargentinien und Uruguay. Man muß jedoch bedenken, i welchem Größenverhältnis diese Gebiete zur gewaltigen Ausdehnung d Hochgebirges und der Hochländer stehen. Dazu treten noch einige Ge biete mit Steppen- und Wüstencharakter von immerhin beachtenswerter Au dehnung.

Nicht uninteressant ist neben den absoluten Zahlen auch eine prozentuel Aufteilung der innenbedingten Tragfähigkeiten auf die Erdteile:

Prozente

	Europa	Asien	Afrika	Amerika	Australien u. Ozeanien	Antarkti
Bevölkerung Anfang 1925	25	55	7	12	0,5	—
Innenbedingte Tragfähigkeit	9	27	27	32	5	—

Aus dieser Aufteilung geht hervor, daß den tropischen und subtropische Gebieten für die künftige Ernährung der Menschheit eine bedeutsamere Rol vorbehalten ist als den gemäßigten Regionen. Nicht sicher ist deswegen, o sie damit auch der Sitz der größten Menschenmenge sein werden. Es wir auch in der Zukunft zur Entstehung außenbedingter Tragfähigkeiten komme Die hervorragendste Grundlage zur Entstehung einer solchen haben, insbeson dere solange die gegenwärtigen Energiequellen für die Industrie maßgeben sind, zweifellos die Vereinigten Staaten von Amerika. Die Ausgleichsgebie einer außenbedingten Tragfähigkeit in den Vereinigten Staaten würden über wiegend in Südamerika, zu einem großen Teil aber auch in Innerafrika liege Es soll jedoch damit nicht gesagt werden, daß die geopolitischen Unterlage der außenbedingten Tragfähigkeit auf die künftige Verteilung der Erdbevö kerung einen stärker bestimmenden Einfluß haben werden als die der innen bedingten.

Beurteilen wir die Siedlungsmöglichkeiten der Zukunft parallel zum Ausma der innenbedingten Tragfähigkeit, so bietet sich uns der innerafrikanisch Lebensraum als der mit der größten Aufnahmefähigkeit dar. Nach ihm komm der südamerikanische und erst an dritter Stelle der nordamerikanische. Seh groß ist auch die Aufnahmefähigkeit des hinterindisch-sundanesischen Kom plexes. An fünfter Stelle folgt schließlich Nordosteurasien. Unter den ver schiedenen Lebensräumen mit kleinerer Aufnahmefähigkeit stehen Australie Südafrika und Neu-Seeland im Vordergrund. Unter den Anwärtern auf de Siedlungsraum der Zukunft haben vorläufig alle drei großen Gruppen de Westarier ausreichende Möglichkeiten, sich auszubreiten: die germanische Völker in erster Linie in Nordamerika, dann aber auch in Südafrika, Australie Neu-Seeland und schließlich in beschränktem Maße auch im gemäßigten Süd

merika, die Romanen in erster Linie in Süd- und Mittelamerika, daneben in beschränktem Maße in Nordafrika und im südlichsten Innerafrika (Angola, Moçambique, Katanga), die Slawen in Nordosteurasien. In die Besiedlung des mächtigen innerafrikanischen Lebensraumes dürften sich die Neger wohl mit den Indern teilen müssen. Am relativ meisten eingeengt erscheint gegenwärtig die mächtige und dabei noch stark anwachsende ostasiatische Völkermasse. Die Einwanderung nach Nordamerika, Australien und Neu-Seeland ist so gut wie gesperrt, aber auch die lateinamerikanischen Staaten stehen (vorläufig vielleicht noch mit Ausnahme Brasiliens) einer Einwanderung aus Ostasien nicht gerade mit Gunst gegenüber und schon in der nächsten Zukunft ist auch dort mit Gesetzen gegen die gelbe Einwanderung zu rechnen. Es verbleibt darum vorläufig neben der Ausnutzung der nurmehr geringen Möglichkeiten innerhalb des eigenen Lebensraumes lediglich die auch nicht unumschränkt mögliche Einwanderung nach Hinterindien und Sundanesien. Der ostasiatische Übervölkerungsdruck erscheint danach angetan, in längstens zwei Jahrzehnten den Waffengang um den Pacific zu entfesseln.

Übervölkerungsdruck herrscht gegenwärtig auch in fast allen Staaten Westeuropas, deren Bevölkerung ihre innenbedingte Tragfähigkeit übersteigt. Übervölkerungsdruck ist nicht die Folge eines hohen Ausmaßes an außenbedingter Tragfähigkeit, sondern zeigt eine Verschlechterung der außenbedingten Tragfähigkeit auf. Die gegenwärtige westeuropäische Übervölkerungskrise hängt einesteils mit dem vorübergehenden Verlust des russischen Ausgleichsgebietes zusammen, zum größeren Teil aber mit dem stark fortgeschrittenen Verlust des nordamerikanischen und dem beginnenden Verlust des südamerikanischen Ausgleichsgebietes. Die zwei letztangeführten Tatsachen sind die Folge der überschnellen Industrialisierung Nordamerikas, dabei mit überlegenen Arbeitsmethoden, der nun gleichgerichtete Bestrebungen auch in Südamerika (besonders Brasilien) folgen. Die Gefahr, daß bei weiterem Fortschreiten dieser Entwicklung, zu der sich nun auch noch Autarkiebestrebungen in den bisher überwiegend agrarisch eingestellten Ländern Südosteuropas und auch schon in Asien gesellen, ein großer Teil der bisher auf außenbedingter Tragfähigkeit beruhenden Bevölkerungen abbaureif werden könnte, ist so groß, daß sie schon längst zu gemeinsamen Maßnahmen der übervölkerten Länder herausfordern sollte; als solche kämen in erster Linie in Betracht: außen- und innenpolitische Beruhigung innerhalb der Übervölkerungsregion, sofortige Inangriffnahme aller noch durchführbaren landwirtschaftlichen Meliorationen, Einführung der in Amerika bewährten arbeitswissenschaftlichen Methoden in der Industrie zwecks Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, tunlichste Einschränkung der Kapitalausfuhr für industrielle Investitionen außerhalb der Übervölkerungsregion, dafür Kapitalausfuhr für ertragreiche landwirtschaftliche

Investitionen, schließlich eine gemeinsame auf die Herstellung der vollen Produktions- und Konsumkraft Rußlands abzielende Außenpolitik.

* * *

Es drängt sich nun noch die Frage auf, in welcher Zeit die Erde ein erfüllter Raum sein könnte. Die Frage kann nicht beantwortet werden. Es ist nicht einmal sicher, ob die Erde überhaupt jemals ein erfüllter Raum sein wird. Zahlenspekulationen wie „Wenn die Vermehrung der Menschheit so fortschreitet wie in den letzten 50 Jahren" oder „Wenn der Geburtenrückgang weiterhin solche Fortschritte macht wie in der letzten Zeit, dann usw." entbehren jedes wissenschaftlichen Wertes und führen zu jener seltsamen Tendenzschreibung, die sich bald in der Ausmalung des Übervölkerungsgespenstes, bald in der des Entvölkerungsgespenstes gefällt. Ein Beweis, wie unrecht derartige in die Zukunft blicken wollende Statistiken schon in kürzester Zeit haben können, zeigt ein erst 1922 veröffentlichtes Manifest des „Nationalbundes zur Vermehrung der Bevölkerung Frankreichs", in dem aus der Abnahme der Geburten von 1920 auf 1921 geschlossen wurde, daß die Entwicklung in gleicher Weise weitergehen und daß Frankreich 1965 schließlich nur noch 25 Millionen Einwohner haben werde. Für 1924 wurde nicht eine runde Zahl, sondern genau 456000 Geburten prophezeit. In Wirklichkeit betrug die Geburtenziffer 1924 752000. Noch unrichtiger sind natürlich die weiteren Schlußfolgerungen, die außer der Fehlschätzung der natürlichen Bevölkerungsbewegung auch den in der Bevölkerungsentwicklung Frankreichs plötzlich unerwartet gekommenen Nothelfer, die Einwanderung, selbstverständlich außer acht lassen. Während ansonst überhaupt das um seine Macht besorgte Frankreich das führende Land der Tendenzliteratur gegen die Entvölkerung ist, so haben wir andererseits in dem um seinen Lebensstandard besorgten Nordamerika das Hauptland der literarischen Bekämpfung der Übervölkerungserscheinungen vor uns.

Mit der Unmöglichkeit, die künftige Bevölkerungsentwicklung auch für relativ nahe Zeitpunkte wenigstens einigermaßen zu erkennen, fällt auch die Möglichkeit bestimmter Schlüsse auf die Rolle, die den einzelnen Rassen in der Geschichte der Zukunft vorbehalten erscheint, fort. Sicher ist nur, daß es um die Zukunft Europas bedeutend ungünstiger steht als um die Zukunft der weißen Rasse im allgemeinen. Dennoch ist auch betreffs Europas trotz der gewiß nicht freundlichen Perspektive, die sich von der Warte der gegenwärtigen Geburtenziffern bietet, durchaus kein Grund zu so pessimistischen Betrachtungen vorhanden, wie sie der Münchner Hygieniker Gruber anstellt. Mit allzu pessimistischen Anwandlungen, insbesondere wenn sie vage Vermutungen schon zu als sicher zu gewärtigenden Tatsachen stempeln, ist übrigens

uch der Tendenz wenig gedient. Es wird ganz im Gegenteil einem Volk, em fortwährend vorgeredet wird, daß es ohnehin zum Untergang ausersehen ei, unter dem Eindruck dieser vermeintlichen Erkenntnis auch noch der ihm erbliebene Rest an ethischen Begriffen verloren gehen. Im übrigen ist es urchaus ungerecht, dem Geburtenrückgang der Gegenwart überwiegend Ent-rtungsmomente als Ursache zu unterschieben. Man kann jede Geburtenziffer ls Resultierende aus zwei Komponenten auffassen, der Vermehrungskraft und em Vermehrungswillen. Die Vermehrungskraft steht in gerader Proportion ı den Lebensbedingungen, der Vermehrungswille aber in umgekehrter zu den ebensansprüchen. Von einer Schwächung der natürlichen Fortpflanzungs-ihigkeit unter den Kulturvölkern gegenüber früheren Zeiten kann wohl nicht ie Rede sein. Man kann ganz im Gegenteil eine mit der bedeutenden Bes-erung der allgemeinen Gesundheitsverhältnisse durch die Fortschritte der ledizin, insbesondere durch den mit großem Erfolg geführten Kampf gegen ie Tuberkulose, gegen die Geschlechtskrankheiten und gegen den Alkoholis-ıus, parallel gehende Hebung annehmen. Dagegen ist die Vermehrungs-raft in den Kriegsstaaten noch durch viele Jahre durch ein soziologisches loment gehemmt, durch den Frauenüberschuß. Man kann dort heute in en Altersklassen von 18 bis zu 45 Jahren im Durchschnitt ein zahlenmäßiges erhältnis von sechs Frauen zu fünf Männern annehmen. Nachdem somit, in zahlenmäßig betrachtet, jede sechste Frau keinen Ehepartner findet, muß adurch allein schon die Geburtenrate um einen bedeutenden Betrag hinter rem Vorkriegsstand zurückbleiben (bei einer Vorkriegsrate von 25 $^0/_{00}$ um $^1/_9$, ei einer solchen von 20 $^0/_{00}$ um $^1/_{10}$). Die Ursachen der Schwächung des ermehrungswillens sind teils unethischer (Geldgier und Trägheit), teils wirt-haftlicher Natur. Für den allgemeinen Geburtenrückgang kommt wohl nur ıs letztere Moment in Frage. Dagegen scheint an einzelnen Punkten — es t eine tief bedauerliche Tatsache, gerade Wien und Berlin als solche ent-ecken zu müssen — auch das erstere Moment eine bedeutsame Rolle zu ielen. Man kann sogar das Ausmaß davon statistisch bloßlegen. Die Ge-ırtenziffer Berlins betrug im dritten Viertel 1924, auf das ganze Jahr um-rechnet, 12 $^0/_{00}$, die der rheinisch-westfälischen Großstädte aber 20 $^0/_{00}$. Die einisch-westfälischen Großstädte haben vor Berlin ein günstigeres zahlen-äßiges Verhältnis der Geschlechter voraus, dagegen ist die Fortpflanzungs-ihigkeit ihrer Bevölkerung gewiß nicht nennenswert größer und die Lebens-edingungen waren dort 1923 gewiß nicht günstiger als in Berlin. Daraus ht deutlich hervor, quod erat demonstrondum. Die Geburtenziffer von Wien ıd Berlin steht aber nicht nur hinter der der rheinisch-westfälischen Groß-ädte, sondern hinter der aller Großstädte der Erde einschließlich Paris be-utend zurück. Der geringe Geburtenüberschuß von Paris rührt zum größern

Teil, wie der ganz Frankreichs, von der hohen Sterblichkeit her. Es folgt eine Übersicht über die natürliche Bevölkerungsbewegung in Großstädten im Februar oder Januar 1925, in Promille aufs Jahr umgerechnet:

	Geburten	Sterbefälle	Geburtenüberschuß
Amsterdam (Februar 1925) .	20,3 ‰	9,5 ‰	10,8 ‰
New-York (Februar 1925) .	22,1 „	13,8 „	8,3 „
Prag (Januar 1925) . . .	17,9 „	15,1 „	2,8 „
Paris (Februar 1925) . . .	17,7 „	16,9 „	0,8 „
Berlin (Februar 1925) . .	12,6 „	12,0 „	0,6 „
Wien (Januar 1925) . . .	12,0 „	14,4 „	— 2,4 „

Die Aufstellung ist ein Beweis gegen die Ansicht von der völkermordenden Großstadtkultur und zeigt die eigentlichen Ursachen des Völkersterbens auf: die Geldgier und die Trägheit. Hierin liegt die einzige Gefahr für die Zukunft der weißen Rasse. Gegenwärtig steht es noch nicht sehr schlimm. Das zahlenmäßige Verhältnis der Westarier zu den anderen Rassen verbessert sich in Fortsetzung der seit 1800 bemerkbaren Entwicklung noch immer. Vom gegenwärtigen jährlichen Zuwachs an Erdbevölkerung entfallen noch 6 Millionen = 46 % auf die Westarier, während ihr Anteil an der Erdbevölkerung nur etwa ein Drittel beträgt. Mit der Klarlegung des Gefahrenmoments ist aber auch das Mittel dagegen gekennzeichnet. Es kann dieses nur in der moralischen Bekämpfung der Genußsucht, der Geldgier und der Trägheit bestehen. Die Zukunft der weißen Rasse ist mit der Religion eng verknüpft.

GEOPOLITISCHE STATISTIK DES „WIRTSCHAFTSDIENST“ HAMBURG

Metallproduktion und Metallverbrauch der Welt[1])

1. Kupferproduktion in 1000 Tonnen[2])

	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
ereinigte Staaten[3])	741,3	650,9	431,0	229,3	548,4	583,6	565,4
hile	190,4	179,0	128,3	55,7	104,2	70,5	42,3
elgisch-Kongo	85,7	57,8	43,3	30,5	19,0	23,0	7,5
apan	62,9	63,8	54,1	54,0	67,7	78,4	70,4[4])
exiko	49,1	53,4	27,1	12,3	50,5	60,5	52,8
anada	48,2	39,4	23,0	20,5	39,1	39,8	34,9
eru	34,9	43,8	35,6	33,8	34,5	43,5	27,8
panien	26,3	33,4	27,9	31,2	22,8	62,8	44,9
eutschland	19,5	18,4	18,0	19,0	17,3	15,9	26,9
ustralien	14,3	17,9	12,5	18,9	27,0	19,5	47,2
uba	11,6	10,9	10,7	7,8	7,1	11,0	3,4
orwegen	10,2	8,5	8,0	5,0	2,2	1,5	2,7
ugoslawien	8,1	6,8	5,2	4,0	2,4	1,2	6,4
olivien	7,4	10,7	10,8	10,0	10,9	7,7	0,9
rankreich	5,0	8,2	2,9	2,1	1,5	0,8	10,0[4])
ußland	3,5	2,9	2,0	2,0	2,0	—	33,7
hodesia	2,9	6,6	5,0	2,7	2,8	2,7	—
chweden	2,5	5,1	—	1,1	1,3	4,3	4,2
sterreich	1,8	1,6	1,1	1,0	1,0	1,0	4,1
enezuela	1,1	1,0	0,9	1,5	1,5	1,5	0,7
alien	1,2	1,1	0,7	0,6	0,4	0,4	2,1
Weltgesamtproduktion	1352,4	1242,0	864,4	557,5	976,1	1050,0	987,2

2. Kupferverbrauch in 1000 Tonnen[5])

	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
ereinigte Staaten	640,2	600,6	480,3	205,2	496,2	371,8	322,9
roßbritannien	135,7	100,4	45,6	64,7	106,2	98,1	140,4
rankreich	133,0	112,1	81,6	50,5	68,5	55,4	104,5
eutschland	131,3	97,3	148,1	126,5	73,7	24,0	259,7
apan	64,4	74,8	74,2	75,9	83,1	66,8	24,5
alien	52,9	42,8	31,8	10,0	14,7	70,0	30,9
elgien	17,6	8,7	5,9	2,4	7,1	9,0	15,0
sterreich	13,7	12,4	12,3	9,6	5,6	4,0	39,2
chweden	14,8	16,3	10,3	4,3	19,5	18,1	12,1
schechoslowakei	12,3	8,9	8,1	9,0	8,0	8,0	—
ußland	11,0	9,0	7,0	6,0	4,8	—	40,2
panien	9,7	9,2	11,6	7,2	5,5	8,1	7,7
ustralien	7,5	10,4	6,0	3,8	8,0	8,0	14,0

3. Bleiproduktion in 1000 Tonnen[6])

	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
Vereinigte Staaten . . .	533,4	495,0	433,3	376,0	465,3	402,5	453,8
Mexiko	164,1	167,6	127,3	60,5	84,2	78,6	62,0
Australien	145,0	142,0	132,3	85,2	7,8	71,5	254,8
Spanien	127,3	117,2	106,7	102,0	108,7	106,1	178,8
Kanada	80,6	48,9	44,9	31,8	15,4	19,9	17,1
Britisch-Indien	51,4	45,3	39,8	33,0	26,7	20,7	10,0
Deutschland	35,0	28,0	40,0	37,1	45,0	49,1	79,0
Italien	21,3	19,9	15,4	14,7	21,8	19,3	26,8
Tunis	18,2	16,5	13,2	17,9	11,4	10,3	23,0
Tschechoslowakei u. Jugoslawien	12,5	12,5	10,8	7,0	6,5	8,3	—
Großbritannien	11,6	11,2	9,0	3,3	11,1	10,4	18,4
Algier	11,5	11,7	8,2	6,6	7,4	4,8	10,3
Frankreich	9,6	7,6	4,2	6,8	2,3	1,1	6,0
Österreich	6,5	6,2	5,0	4,8	4,1	4,6	20,6
Rhodesia	6,4	11,5	20,8	18,0	14,8	12,8	0,5
Türkei	5,2	1,5	5,4	3,0	1,0	1,5	14,0
Griechenland	4,8	4,2	3,0	5,7	4,0	3,8	18,4
Japan	2,5	3,0	3,2	3,1	4,0	5,7	3,8
Weltgesamtproduktion .	1292,9	1188,9	1057,4	847,0	870,2	856,0	1223,2

4. Bleiverbrauch in 1000 Tonnen[7])

	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
Vereinigte Staaten . . .	577,3	543,7	463,6	408,5	509,5	398,5	401,4
Großbritannien	228,3	196,9	160,0	133,2	162,2	214,9	191,3
Frankreich	103,8	97,2	81,0	43,6	67,2	65,9	107,6
Deutschland	89,7	56,4	143,0	101,4	67,5	60,0	230,4
Japan	45,5	47,7	48,0	41,6	25,1	41,5	18,7
Italien	34,8	20,9	8,5	8,0	19,8	33,9	32,6
Kanada	27,5	25,3	25,7	17,8	19,2	19,6	22,9
Belgien	23,2	39,8	26,2	16,2	35,3	17,5	37,8
Australien	20,9	15,0	10,0	9,8	10,5	11,0	9,6
Spanien	20,0	20,0	18,0	10,0	15,0	15,0	10,0
Tschechoslowakei u. Jugoslawien	17,7	16,0	13,1	7,5	9,7	10,0	—
Österreich	9,2	5,3	8,8	5,8	2,3	1,7	35,5
Schweiz	8,5	7,5	5,9	4,1	6,1	4,1	5,8
Holland	8,0	6,0	6,0	6,0	6,5	6,5	9,5
Rußland	8,0	5,0	4,0	2,0	—	—	58,8

5. Zinkproduktion in 1000 Tonnen[8])

	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
ereinigte Staaten	577,0	533,7	428,4	226,8	539,8	498,3	368,7
ustralien	200,0	240,0	162,0	141,7	—	66,1	219,7
olen (Oberschl.)[11])	93,8	91,3	48,2	7,5	8,4	4,4	—
alien	53,1	52,9	40,2	27,6	39,1	26,3	63,3
anada	44,8	31,2	29,7	26,0	19,7	14,8	4,5
panien	41,9	38,1	21,9	17,6	28,7	32,9	66,5
eutschland	38,0	33,0	75,0	115,6	150,0	136,5	250,3
lgier	22,5	21,0	17,3	7,7	8,0	7,0	36,9
exiko	18,0	18,5	3,2	5,0	13,6	10,2	6,8
hina	15,0	18,4	18,3	4,3	2,8	2,5	3,9
hweden	14,4	15,0	14,2	10,5	16,5	17,5	17,2
dochina	10,0	10,2	8,0	5,6	3,6	7,7	14,0
pan	10,0	8,0	6,0	4,6	4,6	7,0	15,8
rankreich	5,4	4,0	1,2	3,6	1,7	3,9	13,0
riechenland	1,4	1,5	1,5	1,0	2,5	2,5	10,5
roßbritannien	1,1	1,0	0,8	0,3	1,8	2,5	5,9
ußland	1,0	0,5	0,1	—	0,2	—	31,4
eltgesamtproduktion	1164,1	1131,1	885,2	613,5	845,1	843,2	1138,8

6. Zinkverbrauch in 1000 Tonnen[9])

	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
ereinigte Staaten	410,0	408,6	341,1	185,7	296,4	315,8	279,6
roßbritannien	163,2	168,6	116,6	71,0	117,6	117,0	194,6
rankreich	108,2	82,1	71,7	32,0	46,1	53,2	81,0
elgien	91,0	86,5	68,8	36,7	78,6	30,3	82,6
eutschland	78,9	58,5	75,7	64,2	71,8	60,0	232,0
pan	47,0	44,7	48,2	26,2	9,9	35,0	7,4
schechoslowakei und Jugoslawien	20,0	18,9	17,1	12,6	13,5	10,0	—
alien	16,6	11,9	6,5	1,0	4,9	17,3	10,8
ustralien	11,0	8,0	5,0	5,1	4,1	4,8	4,4
panien	8,5	8,4	6,0	8,6	8,3	9,9	6,0
candinavien	8,0	10,0	12,0	11,0	17,6	31,5	11,0
ußland	3,0	2,0	2,0	1,5	—	—	33,3
sterreich	2,6	2,6	1,6	3,0	5,0	5,0	40,3
iederlande	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,6	4,0

7. Zinnproduktion in 1000 Tonnen

	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
Malaienstaaten	46,8	40,3	38,1	37,7	40,0	41,5	52,7
Niederl. Indien	32,0	26,0	27,0	18,8	16,0	20,0	21,2
Bolivien	29,9	29,1	32,1	19,5	29,3	30,0	26,8
Siam	7,6	6,4	6,0	7,0	8,0	8,0	6,7
China	7,1	8,9	14,0	11,3	12,0	8,9	8,5
Australien	3,0	2,9	2,7	3,2	4,3	4,4	7,9
Weltgesamtproduktion	138,0	123,6	128,8	106,8	123,3	124,9	135,7

8. Zinnverbrauch in 1000 Tonnen

	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
Vereinigte Staaten	63,9	77,6	68,1	34,9	69,5	51,8	45,0
Großbritannien	20,9	16,9	21,5	7,7	19,1	19,5	25,1
Frankreich	11,0	9,2	8,2	6,6	5,3	8,6	8,3
Deutschland	10,4	7,9	12,2	11,3	7,3	4,4	19,9
Italien	3,9	2,9	2,9	3,4	2,1	2,8	2,9
Spanien	1,7	1,1	1,2	0,8	1,2	1,8	1,3
Skandinavien	1,5	1,5	1,5	1,4	1,3	1,2	1,6
Schweiz	1,4	1,2	1,0	0,9	1,0	1,4	1,4
Rußland	1,2	1,2	0,4	0,3	0,2	0,2	2,7

9. Produktion und Verbrauch von Aluminium in 1000 Tonnen

Produktion	1924	1923	1913
Vereinigte Staaten	85,0	85,0	22,5
Norwegen	22,0	13,3	1,5
Frankreich	22,0	17,0	13,5
Schweiz	20,0	15,0	} 12,0
Deutschland	18,7	15,9	}
England	12,0	8,0	7,6
Kanada	8,0	10,0	5,9
Österreich	2,2	1,5	—
Italien	2,0	1,5	0,8

Verbrauch	1924	1923	1913
Vereinigte Staaten	103,0	102,1	32,8
Deutschland	23,0	21,3	—
Frankreich	19,3	17,9	7,0
England	17,0	10,8	5,0
Schweiz	7,5	5,7	—
Japan	6,0	4,0	0,3
Italien	4,4	3,2	1,0

10. Die Quecksilberproduktion in Tonnen

	1924	1923	1922	1913
anien	900	1100	1300	1200
alien	1600	1700	1500	1000
ereinigte Staaten	300	300	300	700
exiko	100	100	100	200

11. Die Produktion von Nickel in Tonnen

	1923	1920	1919	1913
ereinigte Staaten und Kanada . . .	28 300	19 200	13 800	18 200
ngland	—	3 200	2 200	5 000
eutschland	—	1 000	1 000	5 200
rankreich	—	600	500	1 500
orwegen	—	100	—	700

Anmerkungen

[1]) Nach den statistischen Zusammenstellungen der Metallgesellschaft Frankfurt a. Main (August 1925), ergänzt durch „Year Book of the American Bureau of Metal Statistics 1924", New York.

[2]) Kupfergehalt der Bergwerksproduktion von Kupfermineralien.

[3]) Das Yearbook, das allerdings den Gehalt der Mineralien an Blisterkupfer angibt, weicht etwas von den Angaben der Metallgesellschaft ab: Nach ihm betrug die Produktion in Tonnen zu 1000 kg: 1924 742 997, 1923 684 029, 1922 464 459, 1921 216 295, 1920 576 450, 1919 548 677, 1914 525 529.

[4]) Kupferproduktion von 1914.

[5]) Verbrauch von Rohkupfer.

[6]) Bleiinhalt der Bergwerksproduktion.

[7]) Verbrauch von Rohblei.

[8]) Gesamtzinkinhalt der Bergwerksproduktion, nicht ausgebrachter Zinkinhalt der Erze.

[9]) Verbrauch an Rohzink.

[10]) Das American Bureau of Metal Statistics schätzt die Produktion von 1924 auf 65 500 to; Mellon, Hauptaktionär der Aluminium Co. of America, gab die Produktion von 1923 mit 58 500 to an. Das Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich 1924/25 gibt die Aluminiumproduktion der Ver. Staaten mit 112 000 t 1924, 90 000 t 1923, 50 000 t 1922, 36 200 t 1921, 87 300 t 1920 und 81 600 t 1919 an.

[11]) Oberschlesien zählt bis Mai 1922 bei Deutschland, von da ab bei Polen.

H. LAUTENSACH:

BERICHTERSTATTUNG ÜBER ERDUMSPANNENDE VORGÄNGE

Ein mächtiger Faktor im erdgebundenen Leben der Staaten ist der Verkehr. Er verkürzt die Entfernungen zu Wasser und zu Lande. Er bindet die Teile eines Staates immer enger aneinander und reißt trennende Schranken nieder, er fördert den Gedankenaustausch zwischen den Trägern der Staatsidee und mildert so die regionale Differenzierung der innenpolitischen Auffassung. Er führt auch die verschiedenen Nationen einander näher, aber wirkt auch richtunggebend auf Wachstumstendenzen und Expansionsbestrebungen. Es ist daher unumgängig, daß wir in unseren vierteljährigen Weltübersichten gelegentlich die neuesten Züge der Entwicklung des Weltverkehrs würdigen. Dieses Mal sei in Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum nur der Personen- und Güterverkehr in Betracht gezogen.

Wenn wir mit Europa, insbesondere unserm Vaterland beginnen, so soll davon abgesehen werden, die Lage des internationalen Schnellzugverkehrs der Jetztzeit mit dem von 1914 zu vergleichen. Es sei vielmehr auf den Aufsatz von v. Wissmann in Z. f. G. 1925, S. 311, verwiesen und lediglich nachgetragen, daß die Russen nunmehr nach Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrages die Absicht haben, die durchgehende Verbindung St. Petersburg—Königsberg—Berlin wieder einzurichten. Der Zwang zu Sparmaßnahmen legt der deutschen Reichsbahn bezüglich innerdeutscher Eisenbahnneubauten große Beschränkung auf. Die unmittelbare Verbindung Hannover—Celle, die den Verkehr auf der durch die französische Flankenstellung im Westen ungemein wichtig gewordenen Linie Frankfurt—Göttingen—Hamburg stark verbessern wird, ist daher immer noch nicht fertiggestellt, obwohl die nur 35 km lange Strecke, die den doppelten Umspann i Hannover und Lehrte vermeiden wird, scho 1914 in Angriff genommen ist. Dagegen is der viergleisige Ausbau der Linie Hannover— Hamm nahezu vollendet. Der geopolitisch wi technisch interessanteste deutsche Bau ist se 1920 an der schleswigschen Marschküste i Gang. Die alljährlich von Zehntausenden be suchte Insel Sylt ist zur Zeit, wenn man vo dem umständlichen Seeweg über Kuxhaven ab sieht, nur durch das dänisch gewordene Gebie über Tondern—Hoyer zugänglich. Von de Station Niebüll der Linie Hamburg—Husum— Tondern zweigt daher eine 1922 fertiggestellt Neustrecke nach Klanxbüll ab, und von hie wird ein 11 km langer Damm nach Sylt hin über durch das Watt gebaut, der es in zwe Jahren ermöglichen wird, einen D-Zugverkeh Hamburg—Westerland einzurichten und di Insel bequem mit Nahrungsmitteln zu versorgen Schon sind die auf der Dammsohle ruhende Pfahlreihen, die vom Festland wie von Sylt he ins Wattenmeer hinein vorgetrieben sind, zu sammengetroffen, schon fahren die Feldbahn züge, die ungeheure Steinmassen vom Festlan herbeischaffen, zur Insel hinüber. Die Sohlen breite des Dammes auf dem Grund beträg 50 m, die 12 m über dem Ebbespiegel liegend Krone wird 10 m breit. Die notwendige Erd bewegung umfaßt 13,9 Mill. Kubikmeter. Ver mutlich wird sich zu beiden Seiten des Dammes infolge der gehinderten Bewegung der Gezeiten ströme Neuland bilden, und es ist nicht ausge schlossen, daß Sylt auf diese Weise zu einer wirk lichen Halbinsel wird.

Langsame, aber immerhin stetige Fortschritt macht im Deutschen Reich auch die Elektrisie rung der Staatsbahnen. Sie ist am weiteste

unseres Vaterlandes fortgeschritten, hle und Wasserkraft in großen zen, also in Bayern und in der Leip- lsbucht mit ihren Verlängerungen gdeburg und Görlitz—Hirschberg utsche Netz verwendet Einphasen- von 15 000 Volt. Bayern konnte die Elektrisierung München— enden. Man fuhr letzten Sommer ischen Strecke über Garmisch, die hohen Seefelder Paß übersteigt, ll von München nach Innsbruck Dampfstrecke über Rosenheim— sei hier sogleich bemerkt, daß eopolitischen Zwang mangelnder die Elektrisierung in manchen n Deutschlands relativ schnellere emacht hat. Rumpf-Österreich hat ung der Arlbergbahn 1923, die er Gotthardbahn schon im Welt- et. Letztere wird 1928 1700 km s Bahnnetzes für elektrische Zug- gerichtet haben. In Italien, das Kraftstoffversorgung in der glei- , und das als eines der ersten er Erde auch die Rauchbelästigung nein zahlreichen Tunnels berück- e, sind erst wenige Hauptstrecken, Mont Cenis-Bahn und die Linie (Tanaro—Riviera) elektrisiert. ne Frankreich hat von allen euro- dern das großzügigste Programm: sollen 8000 km elektrisch be- n. In England dagegen, das vor- h über Steinkohlen verfügt, ist er Richtung sehr wenig geschehen. hlreichen großen deutschen Kanal- änen ist zur Zeit nur der Mittellandkanal, der s Rhein—Weser-System endlich in die im eltkrieg so schwer vermißte Verbindung mit m Elb—Oder-System bringen soll, in kräfti- m Forschritt. Er wird zur Zeit auf der recke Hannover—Peine und in dem Stich- nal nach Hildesheim fertiggestellt, während die Strecke Peine—Magdeburg noch nicht in Angriff genommen ist. 10 km östlich von Hannover, bei Anderten, tritt der Kanal aus dem niedriggelegenen Glazialgelände auf das subherzynische Hügelgelände über. Die Höhendifferenz der beiden Teilstrecken beträgt 15 m. Sie wird in einem Hub durch die zur Zeit im Bau befindliche größte Binnenschleuse Europas überwunden. Es handelt sich um eine Kammerdoppelschleuse von 225 m Länge, die einen ganzen Schleppzug, bestehend aus einem Schlepper und zwei 1000-Tonnen-Kähnen bzw. drei 600-Tonnen-Kähnen, gleichzeitig aufzunehmen imstande sein wird.

Immer größeren Umfang nimmt das System der Kraftpostlinien im Deutschen Reich an. Ihre Zahl betrug nach einer Statistik der Reichspostverwaltung im Jahre 1924 636. Die Betriebslänge maß 11 366 km, d. h. fast 20 % der Länge des Bahnnetzes. Die Zahl der 1924 gefahrenen Kilometer ist 10 682 525, d. h. das Tausendfache der Entfernung Äquator—Pol, die der beförderten Personen 8,5 Mill.

Dagegen ist man in Deutschland noch völlig im Stadium der Erwägungen und Vorversuche bei einer Art von Verkehrswegen, der in Zukunft hohe Bedeutung, auch in strategischem Sinne, zukommen wird, der Automobilstraßen. In bezug auf sie hat Italien den Vorrang vor allen anderen Staaten. Die beigegebene Abbildung 1 zeigt die fertiggestellten Automobilstraßen der Lombardei. Ihre Führung von Mailand zu den oberitalienischen Seen zeigt, daß sie vorläufig nur einem Sport- und Luxusbedürfnis dienen. Aber bald werden sie auch den geschäftlichen Personen- und Frachtenverkehr aufnehmen. Sie verlaufen auf lange Strecken geradlinig, besitzen keine scharfen Kurven und kreuzen andere Verkehrswege nie zu ebener Erde, vertragen jedoch ansehnliche Steigungen. Ihr Planum ist zementiert oder asphaltiert und wird nachts beleuchtet.

Achtunggebietend ist trotz der Beschränkungen, die der Versailler Vertrag dem deutschen Flug-

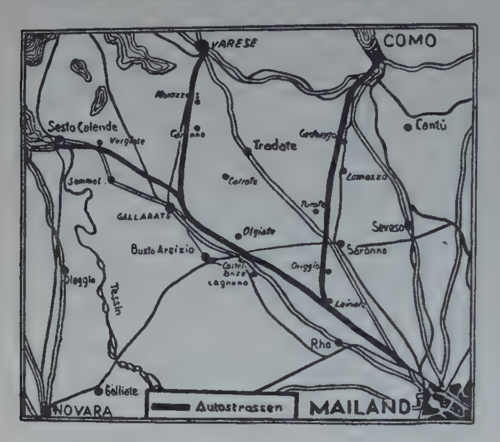


Abb. 1.
Die neuen Autostraßen in der Lombardei.

zeugbau auferlegt, die Entwicklung der deutschen Handelsluftfahrt. Sie liegt in den Händen zweier Gesellschaften, des Deutschen Aero-Lloyd und der Junkers-Flugzeuge. Den Aufstieg der letzteren zeigen folgende Zahlen:

	1921	1923	1. Halbjahr 1925
Flugkilometer .	350 000	1 266 000	1 508 300
Passagierzahl. .	2 230	26 509	28 389
Tonnen Fracht und Gepäck .	2,5	67	127

Nimmt man die Zahlen von 1925 mit denen des Aero-Lloyd zusammen, so ergibt sich als Leistung des deutschen Handelsflugwesens im ersten Halbjahr 1925: Beförderung von 44 000 Passagieren, 230 Tonnen Fracht auf 2½ Mill. Flugkilometern. Schon 1924 hat der deutsche Handelsflugverkehr den französischen überflügelt. Sein nächstes Ziel ist die regelmäßige Durchführung von Nacht- und Nebelflügen.

Es ist nach dem Amerikaflug Eckeners zweifellos, daß Deutschland ohne die Bürde von Versailles auch das Problem des Verkehrs mit dem Handelsluftschiff schon gelöst haben würde. Zwar steht die Friedrichshafener Luftschiffhalle noch, aber die Zeppelin-Luftschiffbau-A.-G. stellt Aluminiumkochtöpfe her. Es sei in diesem Zusammenhang auch hier auf das große Projekt des Transpolfluges aufmerksam gemacht, dem die Zeppelin-Eckener-Spende dienen soll. Die beigegebene Abbildung 2, die der Denkschrift „Das Luftschiff als Forschungsmittel in der Arktis" entnommen ist, stellt den projektierten Transpolflug nach den Plänen des Hauptmanns W. Bruns dar.

Unter den mitteleuropäischen Nordseehäfen stehen bekanntlich Hamburg, Rotterdam und Antwerpen an der Spitze. Hamburg hat vermöge seiner hervorragend günstigen Lage an der äußersten Südostspitze des Nordatlantik und vermöge der zähen Aufbauarbeit der deutschen Reedereien seine durch den Weltkrieg verlorene Stellung wiedergewonnen. Das lehrt folgender Vergleich des Verkehrs an Seeschiffen:

	Hamburg		Rotterdam		Antwerpen	
	Schiffe	Mill. N.R.T.	Schiffe	Mill. N.R.T.	Schiffe	Mill. N.R.T.
1913	15 073	14,2	10 203	12,8	7 056	12,0
1922	10 838	13,0	8 462	12,3	8 331	13,0
1924	12 735	15,6	10 085	15,1	9 709	16,4

Ebenso erfreulich ist die Entwicklung der Schiffahrt im Nord—Ostsee-Kanal. Seiner militärischen Bedeutung ist er allerdings durch Versailles entkleidet, aber der Handelsschiffsverkehr sorgt wenigstens dafür, daß die gewaltigen in ihm ruhenden Kapitalien sich verzinsen. Trotz des Niedergangs der Weltschiffahrt hat sich der Kanalverkehr gegenüber 1913 gehoben:

	1913	1923	1924
Zahl d. durchgeschleust. Handelsschiffe . . .	54 628	44 327	42 373
Davon deutsche Flagge	45 109	32 405	32 811
Raumgehalt in 1000 N. R. T.	10 292	15 405[1])	13 435
Davon deutsche Flagge	5 880	6 681	6 786
Raum-% d. deutschen Flagge	57,1	43,4	50,5
Gesamteinnahmen in 1000 RM.	4 663	2 656	6 129
Einnahme für 1 N.R.T.	0,45	0,17[1])	0,46

[1]) Inflationserscheinung!

--- Hin und Rückweg der geplanten arktischen Luftschiffexpedition
— Route der von W. Bruns geplanten Weltverkehrslinie mit Luftschiffen.
Fahrtdauer 5-6 Tage.

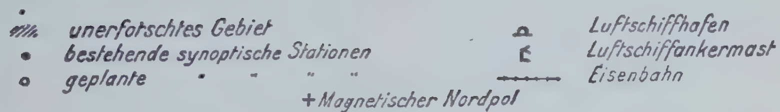


Abb. 2. Der Entwurf des Transpolfluges und der geplanten transarktischen Luftschifflinien.

Bezüglich der durchgeschleusten Tonnage allerdings steht der Nord—Ostseekanal etwas hinter dem Suezkanal und dem verkehrsreichsten Seekanal der Welt, dem Panamakanal, zurück. Letzterer trug 1924 4893 Schiffe mit 15,6 Mill. N. R. T. Die deutsche Flagge stand im gleichen Jahr wieder an vierter Stelle (165 Schiffe mit 0,43 Mill. N. R. T.) nach der amerikanischen, englischen und japanischen. Das Sternenbanner allerdings steht mit über 50 % der Tonnage weit voran. Im Binnenverkehr der Union hat der Kanal eine völlige Umwälzung gebracht. Die Transkontinentalbahnen haben den Tarifkampf gegen den Kanal nur ein Jahr durchgehalten und haben sich dann mit dem binnenländischen Zwischenverkehr zufrieden geben müssen. Aus diesem wird der Kanal ihnen weitere Stücke herausbrechen, sobald der Ausbau des Missouri—Mississippi-Systems vollendet sein wird.

Die Wiederaufbauperiode der deutschen Handelsflotte ist 1924 beendet. Sie verfügt jetzt (Ende Juni 1925) zwar nur über 2 993 000 gegenüber den 5 098 000 Br. R. T. der Vorkriegszeit (= 58,7 %) und steht mit 5,1 % der Welttonnage statt an zweiter erst an fünfter Stelle (hinter Großbritannien, Union, Japan, Frankreich). Aber dieser verringerte Bestand genügt dem leider verringerten deutschen Bedarf an Frachtraum. Zudem ist zu bedenken, daß die deutsche Flotte, nachdem die alten Schiffe abgeliefert worden sind, die modernste und relativ leistungsfähigste der Welt ist, so daß ihre Bedeutung in der Welt größer ist als ihrer Tonnagezahl entspricht. Sind doch 50,6 % der deutschen Handelsflotte innerhalb der letzten fünf Jahre erbaut (Niederlande 33,5 %, Frankreich 27 %, Großbritannien 25,5 %). Von unserem jetzigen Schiffsraum sind 55,5 % in Hamburg, 26,7 % in Bremen-Bremerhaven, 14,8 % in den Ostseehäfen und 3 % in den übrigen Nordseehäfen beheimatet. Die Hapag steht noch an der Spitze der deutschen Reedereien (450 000 N. R. T.), es folgen Norddeutscher Lloyd (407 000), Hansa (185 000), Austra- und Kosmoslinien (169 000), Hamburg—Süd amerika-Linie (160 000), Hugo Stinnes-Linie (158 000), Roland (111 000).

Nach Lloyds Register of Shipping verteil sich der Besitz an seegehenden Dampfern un Motorschiffen Juni 1914 und Juni 1925 fo gendermaßen unter die seefahrenden Staaten:

	Juni 1914		Juni 1925	
	in 1000 B.R.T.	%	in 1000 B.R.T.	%
Großbritannien u. Kolonien .	20 284	47,7	21 504	36,6
Ver. Staaten . .	1 837	4,3	11 605	19,7
Japan	1 642	3,8	3 741	6,4
Frankreich . . .	1 918	4,5	3 262	5,5
Deutsches Reich	5 098	11,9	2 993	5,1
Italien	1 428	3,4	2 894	4,9
Niederlande . .	1 471	3,5	2 585	4,4
Norwegen . . .	1 923	4,5	2 555	4,3
Schweden	992	2,3	1 215	2,1
Spanien	883	2,1	1 120	1,9
Dänemark . . .	768	1,8	1 008	1,7
Weltbesitz . . .	42 514	100,0	58 785	100,0

Die Tabelle zeigt, daß alle aufgeführten Staaten außer dem Deutschen Reich ihre Tonnage gegenüber der Vorkriegszeit ansehnlich vergrößert haben. Diese Lage hat für uns aber trotzdem etwas Tröstliches. Die andern können mi ihrem Schiffsraum zum Teil nichts anfangen da der Weltverkehr sich gegenüber dem Vor kriegsstande wesentlich verringert hat. Am schlimmsten geht es dabei den Vereinigten Staaten, die die größte absolute und prozentuale Zunahme zu verzeichnen haben. Die amerika nische staatliche Handelsflotte, deren Bestand sich auf 8,9 Mill. B. R. T. beläuft, hat zur Zeit nicht weniger als 909 Schiffe von 5,8 Mill B. R. T. in den Häfen unbenutzt aufliegen. Das bedeutet eine Unterbilanz von 41 Mill. $ im Betriebsjahr 1923/24! Zum Teil haben die Vereinigten Staaten sich durch ihre Einwande rungsbeschränkungen ihren atlantischen Han

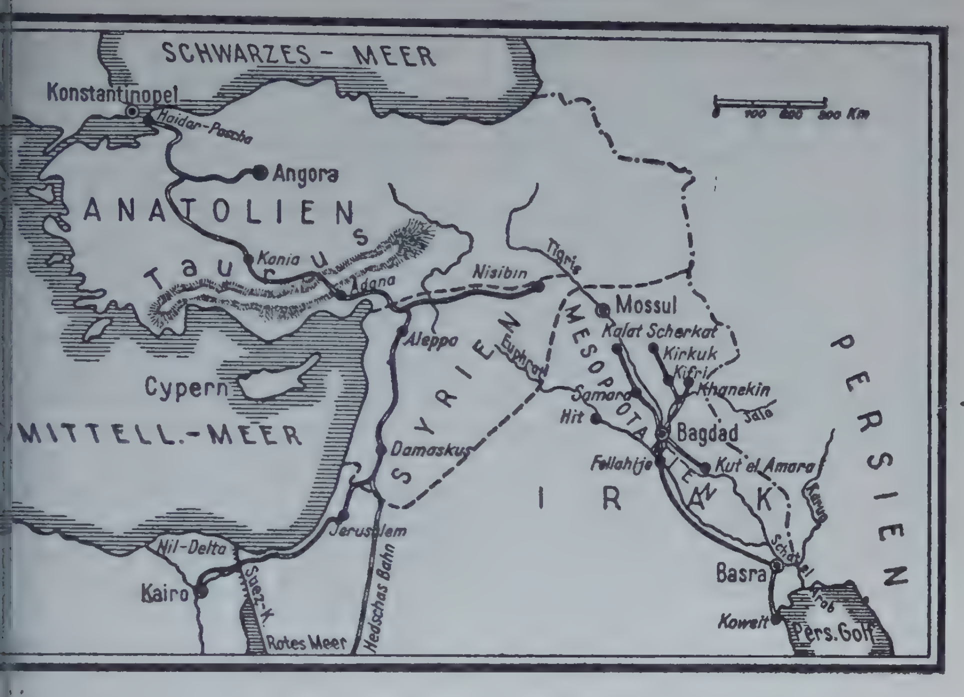


Abb. 3. Das Ende der Bagdadbahn.

verkehr selbst lahmgelegt. Der transatlan-he Passagierverkehr ist gegenüber der Vor-egszeit viel matter, und aus dem eben ange-lteten Grunde erstreckt sich die Abnahme onders auf die Fahrt westwärts und auf die Klasse. Es wurden aus europäischen Häfen rdert:

Westwärts nach Nordamerika

	1913	1924	
Klasse . . .	85 316	85 008	Personen
Klasse . . .	210 267	152 235	„
Klasse . . .	751 800	115 034	„
zusammen	1 047 383	352 277	Personen

Ostwärts von Nordamerika

	1913	1924	
Klasse . . .	76 117	82 570	Personen
Klasse . . .	95 137	111 849	„
Klasse . . .	257 357	136 747	„
zusammen	428 611	331 166	Personen

n der Welthandelsflotte ist im letzten Jahr-nt ein immer stärkerer Übergang zur Benutzung von Erdöl als Kraftstoff erfolgt. Der jährliche Bunkerbedarf pro PS beträgt nämlich durchschnittlich bei Dampfern mit Kohlenfeuerung 3,6 Tonnen, bei Dampfern mit Ölfeuerung 2,75 Tonnen, bei Motorschiffen dagegen nur 1 Tonne. Besonders die Motorschiffe werden wegen ihrer hervorragenden Rentabilität in absolut und relativ schnell steigendem Maße gebaut. Im Dezember 1922 betrug die Tonnage der im Bau befindlichen Motorschiffe 10,9 % der im Bau befindlichen Dampfertonnage, im Juni 1924 dagegen 95 % in Deutschland sogar 120 %. Daher stellt sich jetzt das Verhältnis der verschiedenen Antriebsarten folgendermaßen:

	% der B. R. T. 1914	% der B. R. T. 1925
Segelantrieb . . .	8,06	3,50
Motorantrieb . . .	0,45	4,20
Ölfeuerung	2,65	27,54
Kohlenfeuerung .	88,84	64,76

Eingangs war auf die Arbeit von v. Wissmann verwiesen, die ausführlich darlegt, wie lähmend auf den internationalen europäischen Verkehr die Weltkriegsfriedensschlüsse mit ihren Staatenneubildungen und deren Abschließungstendenzen gewirkt haben. Das traurigste Beispiel dieser Art findet sich nicht in Europa, sondern in Vorderasien. Es ist die Bagdadbahn (Abb. 3). Sie existiert nicht mehr. Einst als Rückgrat des Osmanischen Reiches und als ein Mittel der wirtschaftlichen Durchdringung des Orients vonseiten Mitteleuropas gedacht, war sie unter deutscher Leitung mit ungeheuren Schwierigkeiten bis zum Ende des Weltkrieges in wesentlichen Teilen fertiggestellt. Kurz vor dem Zusammenbruch, Aufang Oktober 1918, konnte der große Taurustunnel dem Verkehr übergeben werden, und damit reicht ein ununterbrochener Schienenstrang von Haidar Pascha gegenüber Konstantinopel bis Nisibin, 100 km westlich des Tigris. Ebenso war von Bagdad am rechten Tigrisufer aufwärts die Linie bis Samara vorgetrieben. Das Zwischenstück zwischen Nisibin und Samara dagegen fehlte. Material-, nicht Geländeschwierigkeiten machten den Deutschen seine Vollendung unmöglich. Unterdessen hatten die Engländer bei ihrem allmählichen Vordringen vom Persischen Golf her die Linie Basra—Bagdad, die ehedem gleichfalls als Teil der Bagdadbahn gedacht war, gebaut, aber nicht in Bagdadbahnspur, sondern in der schmaleren 1-m-Spur. Später verlängerten sie die Linie Bagdad—Samara bis Kalat Scherkat. Scheint somit das ganze Projekt durch die Kriegsgeschicke eine wesentliche Förderung erfahren zu haben, so ist doch der ganze Gedanke durch den Kriegsausgang zu Grabe getragen worden. Die Linie der Bagdadbahn läuft jetzt in drei verschiedenen in ärgster Rivalität zueinander stehenden Staatsgebilden: in der Türkei, in Französisch-Syrien und im englischen Mandatsgebiet Irak. Die Teilstrecke Konia—Adana ist jetzt ein willkommenes Stück der türkischen Staatsbahn. Die Teilstrecke Adana—Nisibin, die von Aleppo an hart an der türkisch-syrischen Grenze läuft und zum Verdruß der Engländer türkischen Truppentransporten zur Verfügung steht, ist in französischer Verwaltung. Unter diesen Umständen haben die Engländer nicht mehr das geringste Interesse an einer Durchführung des ganzen Bagdadbahnplanes. Sie haben wohl von Bagdad aus eine Reihe von Stichbahnen in ihrer 1-m-Spur in die Petroleum- und Baumwollgebiete am Rande des Zagrosgebirges vorgetrieben, die in Bagdadspur gebaute rechtsufrige Strecke Bagdad—Kalat Scherkat dagegen haben sie aus strategischen Gründen sogar wieder abgebrochen. Ein Durchgangsverkehr Haidar Pascha—Basra wird auf jede absehbare Zeit hinaus unterbunden bleiben. (Vgl. Z. f. G. Ergänzungsheft 1, Fr. Hesse, Die Mossulfrage.)

K. HAUSHOFER:
BERICHTERSTATTUNG AUS DER INDO-PAZIFISCHEN WELT

Großräumige Zusammenschlüsse schieben sich zwischen den als Weltorganisation gedachten Aufbau des Völkerbundes, — der als solche bisher freilich rudimentär geblieben ist — und die der einzelnen nationalen Lebensformen auf ihrem Kultur- und Volksboden zusehends hinein. (Britisches Weltreich, Sowjetbünde, panamerikanische, panasiatische, paneuropäische Bewegung.) Das Streben danach hat für die letzte *panpazifische Zusammenkunft*, die am 15. 7. in Honolulu (Hawaii) schloß, immerhin 111 Vertreter pazifischer

mächte: von Australien (6), Kanada (6), China (3), Hawaii (16 — Gastgeber, daher die große Zahl), Japan (19), Korea (6), Neu-Seeland (11), Philippinen (3), Vereinigte Staaten (28) und weitere (3) zusammengeführt. Vorbereitet durch die rastlose Mühe der panpazifischen Union hat sich dieser Kreis nun eine permanente Vertretung aus 1 Chinesen, 1 Kanadier, 1 Japaner, mit einem „Insel-“ und „Festland-Amerikaner“ der Vereinigten Staaten (!) geschaffen, und zweifellos eines erreicht, daß so heikle Fragen, wie das amerikanische Einwanderungsverbot für Ostasiaten von 1924, die australische Japanerfurcht, die Revision der chinesischen Verträge, die chinesische Zollhoheit, die Abschaffung der fremden Exterritorialität in China und die pazifische Gleichberechtigung der Chinesen wie der Fremden in China unbefangen besprochen werden können, während der Völkerbund um seine wirklichen „Skelette im Hause“ mit Eleganz und Eloquenz herumredet.

Natürlich sind die Darstellungen des japanischen Professors Ichibashi, — der wohl bei der Washington-Konferenz dem Admiral Tomosaburo Kato noch als Dolmetscher diente, aber auch der Kalifornia-Universität als Lehrer — nach der Seite größtmöglicher Verständigung appreciert (Transpazific, Tokyo 8. August 1925); dennoch sind sie für einen Kenner der Lage von erstaunlicher Offenherzigkeit und beweisen, daß solche zwischenvölkische Aussprachen auch eine entspannende Kraft haben können, und zwar um so mehr, je ehrlicher sie beiderseits die „Skelette im Hause“ berühren.

Die bloßen Vertreterzahlen im Verhältnis zu ihrer Herkunft sind von geopolitischer Bedeutung. Es fehlen durchaus die pazifikfremden Kolonialmächte — Frankreich, Niederlande, Portugal — die bei der Konferenz von Washington noch sehr geflissentlich herbeigezogen worden waren; das britische Reich ist nur durch die pazifischen Dominien vertreten (23 Delegierte); Korea ist in Dominien-Rolle aufgerückt (mit 6 Delegierten); man unterscheidet zwischen Insel- und Festland-Angehörigen der Vereinigten Staaten (19—28 Delegierte).

Den Inselangehörigen der Vereinigten Staaten steht eine gleiche Zahl Japaner (19 Delegierte) gegenüber; die Philippinen sind eigens vertreten (12 Millionen durch 3 Delegierte); Neu-Seeland wenig mehr als eine weiße Million mit 11 Delegierten; es hatte also nur zwei weniger als China mit seinen 440 gelben Millionen; Siam fehlt ganz; und bei Licht betrachtet sind es das nordamerikanische, das japanische und das britisch-pazifische Inselreich und das große China, die unter Anhörung von Philippinen und Korea die künftigen Geschicke des pazifischen Ozeans in die Hand nehmen und die Verwicklungen der indischen Welt sichtlich außerhalb ihres engeren Kreises halten wollen.

Die untrennbare Verwobenheit Japans, Chinas, der Philippinen in den Komplex der Monsunländer und der panasiatischen Fragen sorgt aber dafür, daß die angebahnte reinliche Scheidung unmöglich geopolitisch haltbar sein wird.

Eine andere überseeische Bindung führt von der indopazifischen Welt nach Südafrika hinüber, wo die scharf inderfeindliche Politik der südafrikanischen Dominion innerhalb eines Reichsganzen fast unmögliche Verhältnisse schafft. „Oppressive and brutal to the degree of inhumanity“ nennt die India Times die Haltung der dortigen Regierung gegenüber ihren indischen Gemeinden. Ein neues Gesetz sorgt für Siedlungs- und Handels-Scheidung, schließt Inder so gut wie ganz vom Landerwerb in Natal aus, nennt den Inder einen Fremden im Lande, der sich selbst so wenig als „Alien“ dort betrachtet, wie den angelsächsischen oder niederländischen Siedler (es sind augenblicklich 160 000 Inder in S. A., davon 140 000 in Natal, davon 60 % im Land geborene), und will die besseren Klassen der indischen Bevölkerung in „Slums“ zusammenpressen, die schlimmer wären, als je ein Ghetto irgendwo auf Erden.

Gehen wir von diesen überozeanischen Bin-

dungen der indopazifischen Welt, die sie nach ihrer pazifischen wie nach ihrer indisch-ozeanischen Seite hin fesseln, zu ihren *inneren Spannungen* über, so finden sich darin Belastungsproben für die Ausgleichsgeschicklichkeit der reichsbritischen Staatskunst, die kaum leichter zu bestehen sein werden.

Auf zwei sehr verschiedene mögliche *Ziele* zu sehen wir die *indopazifische Politik* sich im Frühherbst bewegen: auf eine unter amerikanischem Druck widerwillig genug von den kolonialen Westmächten eingeräumte Lösung gefahrdrohender Spannung durch eine Konferenz, die zuerst von einer chinesischen Zollerhöhung ausgehend, den Boden für die Abschaffung der Fremdrechte auf chinesischer Erde vorbereiten sollte, und auf eine, den Sowjetbünden, aber auch anderen asiatischen Mächten nicht unwillkommene Explosion von unberechenbarer Tragweite in Ostasien.

Eine solche Explosion, in ihrer Wirkung vielleicht den Staubexplosionen in lange vernachlässigten, überarbeiteten Werken vergleichbar, kann nun jederzeit in Südostasien entstehen, sobald es in China zu einer umfangreicheren Auseinandersetzung mit Gewaltanwendung zwischen den sich auf eine solche teils vorbedacht, teils unwillkürlich einrichtenden Machthabern kommt, die das 1923 noch innerchinesisch ausgleichbare Ausmaß überschreitet.

Denn zu den damals lokalisierbaren Kräften kommt nun die latente Einwirkung eines Kraftfeldes, das außerhalb des britischen Reiches viel zu wenig dauernd und aufmerksam beobachtet wird, des *indischen*, so sehr sich einzelne Inder in Europa Mühe geben, seine Bedeutung klar zu machen. Das ist gerade jetzt besonders wichtig, wo eine ganz ungenügende Teilbefriedung, besser gesagt Neu-Hypnose Mitteleuropas stattfinden soll — mit dem ausgesprochenen Zweck, die Hände der Westmächte frei zu machen für die Auseinandersetzungen mit den „Verbreitern kommunistischer Ideen in den kolonialen Bevölkerungen, der Woge des Kolonial-Kommunismus, die nach Europa überzuschlagen droht" (René La Bruyère, London 1. 9.!).

Erst wenn man z. B. La Bruyère's „Politique impériale et navale franco-britannique" — mit ihrer klaren Erkenntnis des Zurückhängens der Westmächte gegenüber den „nations riveraines du Pacifique" in Marine- und Kreuzerfragen (10 gegen 16) — zusammenhält mit Taraknath Das „For Japan" (The People, Lahore, Tilak School of Politics, 30. 8. 1925), dann sieht man den Riesenzusammenhang, in dem die Pakt-Verhandlungen mit dem indo-pazifischen Kraftfeld stehen, und wieviel wichtiger sie noch, von großen geopolitischen Gesichtspunkten gesehen, für England und Frankreich, als für Deutschland sind, aber auch, welche Möglichkeiten Mitteleuropa dabei unter Umständen für ein Linsengericht verkaufen könnte.

Wir wollen also in diesem Bericht, gerade für die Beurteilung des Zusammenhangs der mitteleuropäischen Einstellung zu den Paktverhandlungen, zunächst an Hand unseres Nachrichtenstoffes die Anschauung der Lajpat Rai und *Taraknath Das* prüfen — in eine Mahnung zur Wachsamkeit für Japan eingekleidet — die gerade so für Deutschland gilt; dann einige Tatsachen des indischen Kraftfeldes, die für seine bindenden Wirkungen auf die britische Reichspolitik wichtig sind, aber doch sogar in den großen Dominien vielfach vernachlässigt werden, wie z. B. Verstaatlichung der Eisenbahnen unter Kontinentalisierung, zunehmende Indisierung der großen öffentlichen Dienste; und den bevorstehenden Sieg der nationalen über die internationalen Eisenbahnentwürfe in Persien.

Wie es richtig ist, daß die anglo-amerikanischen Staatsmänner auf der Washington-Konferenz Japan in der Shantungfrage und der sibirischen Stellung in eine sehr schwierige Lage hineinmanövriert haben, aus der es mit einer allseitigen Bindung und Verzicht auf anerkannte Rechte nur eben gerade noch nach seiner asiatischen Seite herausschlüpfen konnte,

besteht natürlich die Gefahr auch für die rgeschlagene China-Zollkonferenz. Japan rd sich klar sein müssen, daß es in der Frage r mandschurischen Eisenbahn, wie der Liautung-chtung vor peinliche Entscheidungen gestellt rden kann.

Wichtig ist, wie klar sich die führenden dischen Politiker darüber sind, daß die Sowjet-litik über die amerikanische in China große folge davongetragen hat, daß die Vertreter r Vereinigten Staaten das Möglichste getan ben, um ein Zusammenspiel Deutsch-nds mit den Sowjets im Fernen Osten, o es diplomatisch gut möglich gewesen wäre, verhindern, daß die chinafreundliche, auf die bschaffung der Fremdrechte gehende Politik r Vereinigten Staaten zum Teil nur Folge res Wettlaufes mit den Sowjets um die Gunst r öffentlichen Meinung, zum Teil Folge ihres tijapanischen Spiels ist.

Aus dieser Auffassung heraus rät man Japan oße Opfer an, wie Aufgeben seiner Sonder-chte in China, um auf diese Weise England s Hongkong und Tibet hinauszuzwingen. Japan könne in freiem Wettbewerb seine tellung in China behaupten, und sollte auf r Basis der chinesisch-japanischen Verständi-ung weiterarbeiten", meint der natürlich anasiatisch eingestellte Inder Taraknath Das.

Darum rät er auch Japan als Standpunkt für ie Konferenz an, in allen andern Fragen, als enen der Abschaffung der Fremdrechte auf siatischem Boden, auf unmittelbarer Er-edigung zwischen China und Japan zu estehen. Wir sehen den Gedanken einer süd-st-asiatischen Monroe-Lehre von Indien aus an ie Wand gemalt!

Als Gegengabe stünde die chinesische Auf-assung in Aussicht, daß bei allen Verhand-ngen berücksichtigt werden müsse, daß Japan ie einzige wirklich freie Nation in Asien sei, ie auch das einzige tatsächliche Hemmnis egen eine Vergewaltigung Chinas von außen er. „Schwächung Japans bedeutet den schließlichen Zusammenbruch von China und des Restes von Asien; Zusammengehen von China und Japan allein kann die Emancipation von Asien herbeiführen." „Japan ist die Hoffnung von Asien!"

Und nun kommt das von La Bruyère so sehr beklagte „Herüberschlagen nach Europa". Das Organ der indischen Swaraj-Partei sagt weiter: „In Deutschland besteht eine starke Strömung, daß Deutschland die chinesischen Ansprüche auf wirtschaftliche und politische Freiheit unterstützen sollte, und ebenso die Abschaffung aller extra-territorialen Rechte. Einige deutsche Staatsmänner und die Mehrheit des deutschen Volkes (ob der Inder deren Kirchturmpolitik nicht zu hoch einschätzt?) sind der Meinung, daß Deutschland, Rußland und China eine gemeinsame Politik haben sollten, daß letzten Endes Deutschland, Rußland, Japan, China, Indien und noch andere asiatische Völker sich in einer Politik gegenseitiger Verständigung und Freundschaft finden müssen. Großbritannien befürchtet eine solche Politik von deutscher Seite und tut sein Möglichstes, um die gegenwärtige deutsche Regierung auf seine Seite herüberzuziehen, durch Unterstützung des sogenannten Sicherheitspaktes zwischen England, Frankreich, Belgien und Deutschland. Die augenblickliche deutsche Regierung spielt um anglo-amerikanische Unterstützung gegen Frankreich. Weitsichtigere deutsche Staatmänner sind für eine direkte wirtschaftliche Verständigung mit Frankreich, so daß eine deutsch-französische Wirtschafts-Kooperation ihre Ausdehnung durch den Orient über Rußland, China, Japan und Indien finden könnte. Trotz Deutschlands augenblicklicher Schwäche hängt also die ganze Zukunft des europäischen Macht-Gleichgewichts mit ihrer vollen Einwirkung auf Asien und Weltpolitik im wesentlichen an Deutschland" — so sagt man in Lahore!

„Japan sollte also noch viel sorgfältiger die deutsche Politik überwachen und sich um die deutsche Freundschaft bemühen. Deutschland

hat sich noch nicht schlüssig gemacht und weiß nicht, ob es für ein anglo-germanisches Einverständnis arbeiten soll, das den britischen Imperialismus in Asien und der übrigen Welt aufrechterhalten würde, oder ob es die Politik einer direkten Wirtschaftsverständigung mit Frankreich einschlagen solle, die mit einem französisch-deutsch-russisch-ostasiatischen Einvernehmen endigen könnte.“

Wir haben uns mit den Anschauungen des rein vom *indischen Swaraj-Standpunkt* aus seine Figuren schiebenden Inders deshalb so eingehend beschäftigt, weil sie typisch für die Anschauungen der jung-indischen Intelligenz sind, die vielleicht schon in der nächsten Generation die Macht in der Hand hat; denn jetzt schon muß die Regierung des anglo-indischen Imperiums viel weiter gehende Rücksicht auf die Meinungen ihrer asiatischen Untertanen nehmen, als die Dominien einräumen wollen; d. h. die notwendige Kompromißlinie zwischen unmöglichen Excessen lähmt die Schlagkraft des britischen Reiches weit mehr, als man von außen sieht.

Wir rechnen deshalb auch noch mit der Schlußbemerkung von Das ab: „Seit dem Ende der Washington-Konferenz und dem Ablaufen des englisch-japanischen Bündnisses ist Japan in der Weltpolitik isoliert. England hat bei der Herbeiführung dieser furchtbaren Lage für Japan die Führung übernommen, ganz ebenso, wie es erfolgreich Deutschland isolierte und seine furchtbare Niederlage im Weltkrieg herbeiführte.“ (In der Schuldfrage sieht man also in Indien sehr ähnlich wie bei uns!) „Es ist nun Tatsache, daß Japan für den britischen Osthandel viel gefährlicher ist, als Deutschland vor dem Kriege war. Die Basis in Singapur und die neue Kreuzerpolitik der Admiralität, unter der Autorität von Männern wie Lloyd George und Ramsay Macdonald weitergeführt“ (man sieht, alles Wegleugnen in Wahlreden hilft gegenüber Leuten mit gutem Gedächtnis nichts!) „ist in erster Linie gegen Japan gerichtet. Nun suchen die japanischen Staatsmänner nach Mitteln und Wegen, die Vereinzelungspolitik zu vereiteln, die ihr mächtiger und gerissener Rivale ausgeheckt hat. Japan sucht neue Macht-Gruppierungen, um seine Stellung zu stärken, und ist seit zwei Jahren sehr freundlich mit China und Rußland, um diese beiden riesigen Nachbarn mit ihrer Menschen-Machtfülle und ihren Rohstoffen nicht zu Feinden zu haben.“ „Das ist eine sehr weise Politik, aber Japan sollte dabei nicht stehen bleiben, sondern darüber hinaus weiterreichende freundschaftliche Beziehungen zu andern Völkern anbahnen, mit denen es keine Interessenkonflikte hat.“

„Japanische und indische Staatsmänner sollten von nun an erwägen, ob nicht *indo-japanische Freundschaft* auf der Linie ihrer höchsten nationalen Zwecke läge. Wenn das indische Volk systematisch auf die Linie einer indo-japanischen Freundschaft drängt, und japanische Staatsmannskunst es dabei unterstützt, wäre das ein großer Vorteil nicht nur für Japan und Indien, sondern für ganz Asien und den Weltfrieden“ (um den es sich natürlich dabei auf dieser Seite geradeso in erster Linie handeln soll wie auf der andern!). „Britische Staatsmänner könnten auf diese Weise gezwungen werden, die Politik der Isolierung Japans angesichts einer realen indo-japanischen Freundschaft aufzugeben. Britannien kann nicht Japan, China, Rußland oder irgend ein anderes Land in Asien bekämpfen, ohne sich Indiens zu bedienen. So hält Indien den Schlüssel für die Zukunft in Asien, wie Deutschland den Schlüssel für die Zukunft in Europa.“

Man kann heute schon nicht mehr — wie noch 1919 — die großasiatischen Zukunftsziele mit Asiaten, mit ihren eigenen Rohstoffen und ihren eigenen Menschenmassen bekämpfen; das ist in der Tat die Grundverschiedenheit seit dem Ende des Weltkriegs, die Leute, wie La Bruyère gern auslöschen möchten, wozu ihnen unvorsichtige Bindungen Mitteleuropas helfen

könnten. Deshalb ist es so nötig, die schweizer Verhandlungen und ihre Auswirkung auch in indopazifischen Zusammenhängen zu sehen, und sie dürfte eine solche Bindung Mitteleuropas an veraltete Kolonialmethoden ohne Volksentscheidung durch Neuwahlen herbeigeführt werden und ohne vorherige gründliche Aufklärungsmöglichkeit der verantwortlichen Wählerschichten.

Wie sehr die indischen Eisenbahnen (immerhin das drittgrößte in sich geschlossene Liniennetz der Erde nach dem nordeurasiatischen und amerikanischen) dabei eine Rolle spielen, lehren zwei interessante Arbeiten über sie: Ram Niwas Poddar, „Bharat men rail path“, Agra 1925, 128 S. Rp. 2, 8, und Dr. Günther Voigt: „Staat und Eisenbahnwesen in Britisch-Indien“, Berlin, Springer 1925 Diss. — eine von uns im Lit.-Ber. eingehend gewürdigte, ausgezeichnete Zusammenfassung des indischen Bahnproblems. Voigt liefert vortreffliche Beiträge zu einer Geopolitik der indischen Eisenbahnen mit dem wichtigen Gegensatz eines außerindischen, erdteilfremden Ursprungs, seiner teilweisen Überwindung schon bei der Planung des indischen Eisenbahnnetzes durch Lord Dalhousie, und seiner nun reißend schnell zunehmenden Kontinentalisierung und Indisierung. Von welcher Seite her die Abschließung des indischen Eisenbahnsystems zuerst durchbrochen werden wird, ist ebenfalls eine der sorgfältig zu überwachenden Hauptfragen Asiens.

Im Zusammenhang damit ist von Wert, was Maurice Pernot im August 1925 von Teheran d. Journal d. Débats (4. 9. 25) schreibt: „Teuer bezahlte Erfahrung auf dem Wege zu seiner nach langer Bevormundung wieder erlangten Selbstbestimmung hat Persien dazu bewogen, die Mittel zu seinen Eisenbahnbauten nur aus eignen Kräften auftreiben zu wollen, und der sog. „nationalen“ Bahnführung Enseli—Teheran—Muhammerah, vom Kaspisee bis zum Persischen Golf, den Vorzug vor den sog. „internationalen Schienenwegen“ vom Nordwesten nach dem Südosten, vom Mittelmeer nach Indien, zu geben. Auch das ist ein Sieg der Sowjetpolitik, die in dem klugen Vertrag vom 26. 2. 1921 im Art. 10 Par. b die (mit französischem Geld gebaute!) Linie Julfa—Täbris, mit der Zweigbahn an den Urmia-See an Persien zurückgegeben hat, um in der Folge eine ganz vorzügliche Eisenbahnstellung für den Fall panasiatischer Zusammenarbeit zu gewinnen. Man braucht nur von Täbris einerseits und der zentralasiatischen Bahn Krasnowodsk—Kisil Arwat—Askabad andrerseits vorzuarbeiten, um — mit dem Hintergrund des nord-eurasischen Bahnnetzes — den Mächten am Persischen Golfe und ihrem Hauptölgebiet eben das zu bescheren, was die Persienpolitik Lord Curzons so großzügig zu vermeiden bemüht war. Die persische nationale Bahnentwicklung zielt wenigstens zunächst auf Ausschaltung von Bagdad und Basra, der Kriegslinie Bagdad—Khanikin, und der englischen und „internationalen“ Pläne in Südpersien. Die von der persischen Volksvertretung genehmigte Sondersteuer von vier Millionen Toman für die Vorbereitung des Bahnbaues Enseli—Teheran—Mohammerah bedeutet immerhin einen Sieg eurasiatischer Bahnpolitik über westmächtliche, und wird durch eine suffisante französische Beleuchtung nicht verringert. Die höhere geopolitische Frage des Schicksals von Persien: geschlossenes Eigenleben oder Verkümmern als Durchgangsland wird tatsächlich zunächst durch die Anlage seines Bahnnetzes beantwortet werden, die geopolitischen Dauerwerten zum Sieg über vorübergehende politische Kombinationen verhilft. Eine solche künstliche, geopolitisch nicht zu rechtfertigende Konstruktion waren die anglorussischen Teilungsabkommen über Persien vor dem Weltkriege. Es sind also gerade vielfach Wiederherstellungen geopolitischer Grundforderungen im mittleren Osten wie in der chinesischen Frage, mit denen sich die Politik der Sowjets in Asien klug verbündet, denen die Eingriffe der kolonialen Raubmächte mit un-

logischen Entwicklungen entgegenstehen; sie bedingen auf die Dauer die Erfolge der einen und die Mißerfolge der andern politischen Systeme gegenüber der großräumigen Selbstbestimmungsbewegung des eurasiatischen Festlandes.

Einiger indischer Symptome haben wir noch verzeichnend zu gedenken: Gewiß gelang es an der indischen Nordwestgrenze, gerade so, wie ja auch in den Bergen der Drusen und des Rifs, durch rücksichtslose Anwendung der Kriegstechnik, namentlich der Flugstreitkräfte, einschüchternde Erfolge zu erzielen. Waziristan z. B. kann man aber wohl einschrecken, aber nicht auf die Dauer dazu bringen, daß eine starke und tapfere Bevölkerung sich in Räume einsperren läßt, die einfach nicht ausreichen, um sie menschenwürdig zu ernähren. Der Rückschlag von Bombardierungen gegen Weiber und Kinder in Gestalt einer tiefen Verbitterung und des Aufspringens des Gedankens an Repressalien von 320 Millionen Menschen in Gesamtindien gegen nicht ganz 200 000 Fremde ist schon vor zwei Jahren von Lord Chelmsford im britischen Oberhaus als verderbliche Folge der „Grenz-Ethik“ gekennzeichnet worden, die durch Bombardierung von Weibern, Kindern und Herden Männer gefügig machen will.

Die Einteilung der indischen Landschaften, wie sie heute ist, kann vielfach als das Ergebnis außenpolitischer Willkür betrachtet werden, namentlich bei der Erwerbung der Landschaften durch die ostindische Kompagnie und die britische Vormacht geradezu im Gegensatz zu den geopolitischen Daseinsbedingungen vieler dieser Landschaften; sie wirkt sich nun zum Schaden des werdenden Ganzen aus.

So entstanden vor Jahren die Versuche, die natürliche Einheit der Provinz Bengalen zu zerreißen, und so erklären sich jetzt die Versuche zu einer bessern Neueinteilung der Provinz Bombay und einer günstigeren Bewältigung des Großstadtproblems ihrer Hauptstadt. Mit Recht wird das Gesamtgefüge der Provinz Bombay als geographisch und ethnographisch unhaltbar bezeichnet, und der Nationalkongreß hat deshalb auch die Einteilung in die fünf Landschaften Sind, Gujerat, Mahrashtra, Kanara und Bombay-City vorgenommen. Aber auch sonst ist die innere Struktur Indiens sehr der Reform bedürftig, und es ist unmöglich, sie ohne die Zustimmung der Beherrschten praktisch brauchbar durchzuführen.

Welche Schwierigkeiten dabei zu überwinden sind, zeigt die der Einfügung einer religiös-politischen Gemeinschaft, wie die der Sikhs, in einen weiten Landraum wie das Penjab. Man hat versucht, ihre religiösen Stiftungen und ihren Grundbesitz einer ganz bestimmten Richtung zuzuteilen, aber mit dem Ergebnis allgemeiner Unzufriedenheit. Dennoch versuchte die sog. Gurdwara-Gesetzgebung redlichen Sinnes, der Sikh-Gemeinschaft eine ganz demokratische Selbstverwaltungsform zu geben, während sie eigentlich ihrer Natur nach auf straffe Führung eingestellt ist, eine Art Kirchenfürstentum, die ihr in den Penjablandschaften, in denen 40 % aller Sikhs leben, natürlich weder der englische Vizekönig noch der Gouverneur des Penjab, überhaupt kein Nicht-Sikh geben kann. Tatsächlich hängt aber an der Regelung der Sikh-Frage — die bei dem argwöhnischen Freiheitsbedürfnis der kriegerischen Religionsgemeinschaft von außen her fast unmöglich ist — der innere Friede der wichtigsten indischen Kern- und Schicksalslandschaft. An dieser Befriedigung hängt auch die Verfügung über gewaltige, leicht für indisch-nationale Zwecke erschließbare Geldmittel.

Als das Ende einer Epoche wird auch (Times of India, 4. 7. 25) mit Recht der Heimfall der ersten großen privatkapitalistischen indischen Eisenbahn (G. I. P.) an den Staat bezeichnet. Ein indisches Staatsbahnsystem wird auf die Dauer ein unmöglicher Gegensatz zu der ganzen britischen Auffassung von privatem Unternehmertum und seinen kolonialen Rechten sein. Einst galt die vorbeugende Weisheit der Er-

berer, durch die Erfahrung der „Meuterei“ härtet: Kein Farbiger am Geschütz und auf er Lokomotive. Nun ist die Luftverteidigung nes der letzten Reservate. Man ließ im Früh-hr über dem indischen Parlament die Flieger arnend kreisen, und die Luftstreitkräfte haben n der Nordwestgrenze, in Wazsiristan, bei den ohmandjis ihre Wunder gewirkt. Aber gegen-ber den 72 indischen Flugzeugen in sechs eschwadern verfügte Afghanistan schon 1925 ber fast ein Dutzend. Siam, dessen Leute sich als Flieger anstellig zeigen, ist durch französische Freundlichkeit mit 250—300 guten Maschinen ausgestattet. Daß man von Japan in sechs Tagen gut nach Paris fliegen kann, ist eben erst bewiesen worden; von Moskau nach Peschawar ist es noch viel näher. Darum ließ man vorbeugend und warnend die Flieger über Delhi, der Kontinentalhauptstadt Indiens, kreisen! Wenn aber erst die Inder im Flugzeug sitzen — was dann?

O. MAULL:
BERICHTERSTATTUNG AUS DER AMERIKANISCHEN WELT

Im Augenblick deuten sich klarer als vorher nige intra- und interkontinentale Querver-indungen an — europäischer Pakt, deutsch-ssischer Handelsvertrag, die zur Zeit noch enig übersichtliche Verzahnung der russisch-hinesischen Interessen, das Vortasten Rußlands ach der Union hin, Panamerika. Sie ver-ienen, weil es vorbeugende, die Kräfte ord-ende und abschätzende Maßnahmen sind, benso vollste Beachtung wie die großen be-annten Weltgegensätze. Abgesehen von den ehrfach erörterten panamerikanischen Ver-nüpfungen scheinen die Beziehungen der ereinigten Staaten von Amerika zu sien die wichtigsten im Rahmen der großen Wirtschaftsraumpolitik der Union zu sein; und ehr denn je besteht heute die Aussicht, daß as Verhältnis der Union zu Rußland endlich ine Klärung erfährt und die erstere ihre Poli-k des Nichtbeachtens aufgibt. Der unver-ennbare politische Sieg, den Japan mit der ussisch-japanischen Annäherung durch die estigung seiner Interessenssphäre in Sachalin nd Ostsibirien über Amerika errungen hat, wird emeinsam mit der Kritik der Wirtschaftsbilanz er amerikauischen Bemühungen während des etzten halben Jahres auf dem ostasiatischen Markt notwendigerweise zu einer Neuorientierung drängen. Denn im ganzen haben sich die Handelsbeziehungen der Union im ersten Halbjahr 1925 gegenüber der gleichen Zeitspanne 1924 gebessert. 1924 belief sich während der ersten sechs Monate die Einfuhr auf 1851 Mill. $, die Ausfuhr auf 2090 Mill. $, 1925 die Einfuhr auf 2067 Mill. $, die Ausfuhr auf 2359 Mill. $. Der Ausfuhrüberschuß ist dementsprechend von 1924 bis 1925 von 239 auf 292 Mill. $ gestiegen. Dieser Ausfuhrüberschuß wird vornehmlich durch den Handel mit Europa (1925 E.: 593, A.: 1251 Mill. $; Ausfuhrüberschuß 1924 536, 1925 676 Mill. $), besonders mit England, aber auch mit Deutschland getragen. Ebenso liefert die Union an Kanada mehr als sie von dort bezieht; und der Einfuhrüberschuß im Handel mit Lateinamerika ist geringer geworden (1924 betrug er 228, 1925 132 Mill. $). Amerika gewinnt auch hier, besonders in Westindien und in Argentinien (1924 bzw. 1925 E.; 43 bzw. 47, A.: 53 bzw. 71 Mill. $), den Markt. Gegenüber dieser Grundzüge der nordamerikanischen Außenhandelsstruktur bildet der Handel mit dem im Gesamtbilde kaum bedeutungsvollen Afrika (1925 E.: 56, A.: 42 Mill. $) und vor allem

der mit Ostasien recht empfindliche Ausnahmen. Während die Vereinigten Staaten 1924 in Ostasien für 504 Mill. $ kauften und nur für 354 Mill. $ dorthin lieferten, der Einfuhrüberschuß also 150 Mill. $ betrug, stieg die Einfuhr aus Ostasien 1925 auf 636 Mill. $, die Ausfuhr dahin sank auf 307 Mill. $, und der Einfuhrüberschuß belief sich dementsprechend auf mehr als das Doppelte des Vorjahres, auf 329 Mill. $. Dabei hat sich der Einfuhrüberschuß Japans fast verdreifacht; er betrug 1934 21, 1925 59 Mill. $. Die Union läuft Gefahr, in Ostasien immer mehr ihre Position auf dem dortigen Markt einzubüßen und damit auch an politischer Geltung zu verlieren. Es ist darum nicht so ganz unwahrscheinlich, daß die Vereinigten Staaten heute in die von Rußland ausgestreckte Hand einschlagen werden, und daß sie zur Zeit alles Interesse daran haben, ihre Beziehungen zu Rußland zu klären.

Dieser sich dauernd steigernde Außenhandel der Vereinigten Staaten basiert vornehmlich in seinem Export auf großen privaten Auslandsinvestierungen seit dem Kriege und auf den riesigen Regierungsanleihen während und nach dem Kriege. Man darf sich keinen Augenblick darüber im Unklaren sein, daß auch dieser staunenswerte Hochstand der Wirtschaftsstellung doch letzten Endes ein Produkt der anormalen Kriegsverhältnisse ist. Seine Überführung in eine stabile Lage ist ungeheuer reich an ungelösten Fragen. Europa kaufte mehr als die Hälfte der amerikanischen Ausfuhr. An seinem wirtschaftlichen Wiederaufbau haben in hohem Maße die amerikanischen Anleihen mitgewirkt; eine Stabilisierung der europäischen Kaufkraft vermag aber unter dem gleichzeitigen Druck der Schuldenrückzahlungen und Reparationsleistungen nur unter dem Schutze hoher Zölle erzielt werden. Europäische Schutzzollmauern, freilich noch mehr eine weiterschreitende Zerrüttung der europäischen Wirtschafts- und Kaufkraft werden den Zustrom amerikanischer Produkte nach Europa hemmen. Anderweitig wird ein wirtschaftlich erstarkendes Europa einen Markt in Amerika verlangen, und außerdem wird Amerika die Rückzahlung der europäischen Schulden bis zu einem sehr erheblichen Teile in europäischen Industrieprodukten erwarten müssen. Umgekehrt würde eine Sperrung Amerikas durch hohe Zollgrenzen, die von einer ganzen Reihe von Industrien immer dringender gefordert wird, sowohl die Wiedererstarkung der Wirtschaft Europas, dessen Kaufkraft und damit aber auch die Vermehrung des amerikanischen nationalen Einkommens durch die Schuldenrückzahlungen unterbinden. So darf die wirtschaftliche Weltstellung Amerikas, obwohl die allgemeine Wirtschaftslage der Vereinigten Staaten als eine durchaus stabile angesehen werden muß, keineswegs als problemlos gelten.

Immer mehr basiert diese Wirtschaftsstellung infolge der Umbildung der inneren Wirtschaftsstruktur auf der Industrie. Denn zur Zeit macht die in der Landwirtschaft tätige Bevölkerung einschließlich ihrer Familienglieder nur mehr 31 Millionen Menschen von einer Gesamtbevölkerung von 115 Millionen aus; und in den Jahren von 1922 bis 1924 sind über 6 Millionen Menschen von der Landwirtschaft in die Städte abgewandert. Wenn auch diese Abwanderungen sowohl durch die große Geburtenzahl der Landbevölkerung wie durch Zuwanderung von den Städten bis auf wenig mehr als eine Million ausgeglichen ist, so ist bei dieser Art der Verschiebungen doch kein dauernder Ausgleich der Landflucht gewährleistet. Diese Umbildung im Inneren wird bedingt durch die Entwicklung der Weltmarktverhältnisse für die amerikanischen Agrarprodukte, die immer mehr unter der Konkurrenz Kanadas, Südamerikas, Australiens und neuerdings auch wieder Osteuropas zu leiden haben; denn diese Wettbewerber vermögen billiger zu erzeugen und rauben damit Amerika dauernd Absatzgebiete. Eine Gesundung der inneren Wirtschaftsverhältnisse muß darum in der Land-

schaft einen Ausgleich in den Produktions- Konsumtionsverhältnissen anstreben. Die echten Ernteverhältnisse des letzten Jahres en diesen Ausgleich nahezu gefunden und it zu einer Entspannung innerhalb der dwirtschaft geführt, auf der seit 1920 der ck schwieriger Absatzverhältnisse lastete; auch die Meldungen relativ schlechter Gedeernten in diesem Jahre dürfte noch eine liche Entlastung bedeuten, mit der aber ht auf die Dauer gerechnet werden kann. rotz der friedlichen Beilegung des amerikach-mexikanischen Zwischenfalls sind die Beungen zwischen der Union und Mexiko h heute nicht als normal zu bezeichnen und gesamte Wirtschaftslage des Landes leidet h recht unter den Folgen des Konflikts. n geblieben sind nach wie vor die Anlässe dem Streit; waren sie ja in einer nationaisch orientierten Sozialreform gegeben, die vornehmlich gegen die Überfremdung xikos durch ausländisches Kapital richtet. Mexiko von den Grundsätzen dieser Sozialorm, die an sich der vereinsstaatlichen Aufsung recht wesensfremd ist, nicht abzuchen gedenkt, ist die Zurückhaltung des erikanischen Kapitals nur zu selbstverständ. Eine empfindliche Ebbe in vielen Zweigen wirtschaftlichen Lebens ist die derzeitige geerscheinung.

n Südamerika verdient im Augenblick asilien die größte Beachtung. Im beenden Wahlkampf um den kommenden sidenten spiegeln sich die einzelnen Züge bekannten Wirtschaftskrise und die Verhe zu ihrer Lösung. Und in den beiden nnern, die die Wahlpropaganda nennt, ashington Luiz, dem früheren Staatspräsidenten São Paulo, und Mello Vianna, dem Präsinten von Minas Geraes, sind die beiden sentlichsten wirtschaftspolitischen Richtungen körpert, die das Wohl des brasilianischen ates sicherzustellen gedenken. Washington iz steht im ganzen den Pflanzern und den Großindustriellen nahe. Ihre Staatsraison sieht in der Inflation, Mehrung des Papiergeldumlaufs, die dem herrschenden Mangel an Zahlungsmitteln abhelfen soll, das Heil des Staates, weil dieser Weg zur Verbilligung der Löhne führt, die Konkurrenzfähigkeit, freilich auf Kosten der Arbeiter, erhöht. Gegenüber dieser Paulistaner Richtung sieht die von Minas Geraes in der Inflation und dem daraus folgenden niedrigen Kurs, der zwar Handel, Industrie und Landwirtschaft zu befriedigen vermag, den Grund des augenblicklichen Tiefstandes der Staats- und Volkswirtschaft. Allein bevor Arthur Bernardes seinem Nachfolger den Platz räumt, sucht er, eine die Staatsstruktur recht gut beleuchtende Verfassungsreform durchzuführen. Die gegenwärtige Verfassung, die aus dem Jahre 1891 stammt, trägt in wichtigen Punkten die Züge eines kontinentgroßen, jungen Kolonialstaates, in dem sich die einzelnen Landesteile, oder besser sogar, Länder als recht wesensfremd einander gegenüberstehen. Wird dieser geographische Grundzug auf die Einzelstaaten des brasilianischen Staatenbundes übertragen, so erklärt sich damit die weitgehende Autonomie, die die alte Verfassung für die Einzelstaaten vorsieht, aufs beste. Wie Ägypten die Staatsnotwendigkeiten Finnlands niemals ganz zu verstehen vermag, so wird es immer schwer fallen, daß São Paulo oder Rio de Janeiro die Sorgen und Wünsche von Pará und Amazonas begreift, Nord und Süd sind und bleiben in Brasilien die großen Gegensätze, und die Antithese von außen und innen kommt dazu. Noch längst ist kein Anlaß, diesen doppelten fundamentalen Dualismus für überwunden zu erklären, wenn er auch in mancher Weise — durch bessere Verkehrsverbindungen, aber auch durch geistige Erschließungsarbeit — als gemildert angesehen werden kann. Einer Aufhebung einer weitgehenden Autonomie werden sich darum immer die tatsächlichen Verhältnisse entgegenstemmen. Ganz anders muß freilich die Frage beantwortet werden, ob Brasilien nicht gerade infolge dieser

recht heterogenen Staatsstruktur einen stärkeren Zusammenschluß braucht, und ob nicht im Sinne eines Staatsziels eine schärfere Zentralisation Brasiliens in eine neue Verfassung aufgenommen werden solle. Notwendigerweise muß eine solche Zentralisation auf eine Stärkung der Zentralgewalt des Bundespräsidenten, des Bundes gegenüber den Einzelstaaten hinauslaufen. Im ganzen ist dieser Verfassungsvorschlag nichts anderes als ein Einzelakt in dem Kampfe zwischen Zentralismus und Regionalismus, der in Brasilien in gar vielfältiger Weise in Erscheinung tritt. Ganz anders steht es mit einer zweiten einschneidenden Bestimmung. In vollem Widerspruch zu der liberalen Gestaltung des Fremdenrechts im Sinne der alten Verfassung soll es dem Bundespräsidenten anheimgestellt sein, Fremde, die der sozialen Ordnung oder der Republik schädlich sind, auszuweisen. Dieser Vorschlag ist nichts anderes als ein in der Revolutionszeit geborener, zugleich von der nationalistischen Welle getragener Gedanke, der eine gewisse Fremdenfeindlichkeit nicht zu verbergen vermag. Ein in höchstem Grade auf Einwanderung wie Brasilien angewiesenes Land sollte sich solcher fremdenfeindlichen Gebärden enthalten. Seine Hauptsorge muß sein, die Ausfuhr, die heute fast ganz und gar vom Kaffee bestritten wird und von den anderen Kaffeeproduzenten empfindlich bedroht wird, sicherzustellen. Allein auch die politische Ruhe im Lande ist immer noch nicht wieder ganz hergestellt, und bevor das neue Regime begonnen hat, wird auch kaum mit einer völligen Beruhigung der Gemüter gerechnet werden können; auch dann wird die Lage im Innern sehr von dem Ausfall der Wahl abhängen. Daß noch hie und da Andeutungen von revolutionären Plänen und Vorbereitungen durch die Presse gehen, besagt nicht viel. Schon auffälliger ist die Beobachtung, daß im Umkreise des alten revolutionären Herdes von Rio Grande do Sul noch kleine politische Beben vorkommen. So kam anfangs Oktober die Meldung, daß der Revolutionär Honorio Lemos mit 300 Mann gegen die brasilianische Grenzstadt Santa Anna do Livre Monte marschiert, um den Staat Rio Grande do Sul zu überrumpeln. Uruguay hat sofort Maßnahmen zur Neutralisierung der Grenze getroffen, und Brasilien scheint die Abwehr vollkommen gelungen zu sein. Solche kleinen Erschütterungen sind in keiner Weise Vorgänge von wirklicher Bedeutung; und doch stellen sie wichtige Kriterien für die Beurteilung der Gesamtlage dar. Denn sie geben eine klarere Vorstellung von den sich im Untergrund regenden Kräften, die hier einmal aus dem Bereich lediglich theoretischer Erfassung heraustreten und sich unzweideutiger Beobachtung darbieten.

So ist auch die militärische Besetzung P a n a m a s durch die Amerikaner, um dortige Unruhen im Keim zu ersticken, zu bewerten. Panama wird allgemein als einer der fundamentalen Stützpunkte der nordamerikanischen Raumpolitik im amerikanischen Mittelmeergebiet betrachtet. Solche an sich nebensächlichen Äußerungen bieten aber immerhin die Probe auf die richtige Lösung des geopolitischen Exempels.

Ähnlich wie in Brasilien ist auch in C h i l e die vollkommene Ruhe noch nicht wieder erlangt, immerhin dürfte inzwischen der Kampf um die künftige Verfassung einige weitere wichtige Etappen erreicht haben, über die aber zur Zeit noch keine Klarheit gewonnen ist. Nahe bevor steht der Volksentscheid über Tacna und Arica. Von Wichtigkeit für das ganze Wirtschafts- und Staatsleben ist die Mission des Nordamerikaners Kemmerer, der die Aufgabe zugefallen ist, die Finanzen des Staates zu ordnen und vor allem auch ein Gutachten für eine Zentralnotenbank, Banco Central de Chile, auszuarbeiten. Kemmerer hat die gleiche Mission der Ordnung der Staatsfinanzen in K o l u m b i e n erfüllt, das sich auf Grund dieser Klärungen zu einem großzügigen Ausbau seines Verkehrsnetzes entschlossen hat; und er wird vor der Lösung der gleichen Aufgabe in E c u a d o r stehen.

H. LAUTENSACH:
LITERATURBERICHT ÜBER WERKE ERDUMSPANNENDEN UND SYSTEMATISCHEN INHALTS

ie Wege vergleichender Erdkunde. Erich von Drygalski zum 60. Geburtstage am 9. Februar 1925 gewidmet von seinen Schülern. (386 Seiten, 9 Tafeln, 3 Karten.) München und Berlin 1925. R. Oldenbourg. Wir haben in den letzten Jahren eine hocherfreu- große Zahl von Jubiläen feiern können, und ht wenige unter ihnen bereicherten die Wissen- aft durch eine Veröffentlichung zu Ehren Jubilars. Beschränkte sich die Festgabe zu ren Siegers auf die Geographie der deutschen pen, die Heiderichs auf das Wiener Becken, Hettners auf länderkundliche Darstellungen, umspannt der Festband zu v. Drygalskis Geburtstag gleich der Ehrengabe für Penck Gesamtbereich der Geographie mit 22 ge- genen Arbeiten, die von der Vielseitigkeit gefeierten Lehrers und von treuer Anhäng- hkeit alter und junger Schüler beredt Zeug- geben. In keiner der bisher erschienenen stschriften aber treten geopolitische Gesichts- nkte häufiger in den Vordergrund als in eser. Ich möchte darin doch mehr als eine odeströmung sehen, in welchem Sinne man Beschäftigung mit Geopolitik heute da und rt gewertet findet! Als erster gibt G. W. v. hn einen Überblick über das, was sich zur it über den „Einfluß der Küsten auf e Völker“ zusammenfassend sagen läßt. Es gt O. Maull mit einem bedeutsamen pro- ammatischen Aufsatz: „Zur Geographie r Kulturlandschaft“. M. definiert die ulturlandschaft als den unter dem Einfluß der ulturkräfte aus der Naturlandschaft geschaffe- n, in Wohn-, Wirtschafts- und Verkehrsraum gliederten Lebensraum des Menschen und be- nt die Notwendigkeit ihrer synthetischen Er- fassung. Die Umbildungsvorgänge, die sich durch die Kulturkräfte an der Naturlandschaft vollziehen, skizziert er an den Beispielen der großen natürlichen Vegetationstypen (tropischer Regenwald usw.). A. Burchard behandelt „Die wirtschaftsgeographische Stellung des Thüringer Landes in seiner mitteldeutschen Umgebung“. Ausgehend von A. Webers Definition des industriellen Standortfaktors zeigt er, daß heute nur noch ein sehr geringer Teil der Thüringer Industrie rohstoffständig ist. Größer ist schon die Kraftstoff- und Verkehrsständigkeit, ausschlaggebend aber meist die Arbeitsständigkeit. „Die Entwicklung des nordwestlichen Thüringer Waldes zur Kulturlandschaft“ stellt N. Creutzburg in feingegliederter historischer Folge und mit geschickter Umreißung des physiognomisch Wesentlichen dar. Unter Benutzung der vierbändigen „Geschichte und Beschreibung des Herzogtums Gotha“ von J. G. A. Galletti (Gotha 1779/81) hätte sich die Auffassung vom landschaftlichen Werdegang im 18. Jahrhundert noch vertiefen lassen. Die Studie von E. Fels: „Der Ölbaum in Griechenland und seine wirtschaftliche Bedeutung“ geht in flüssiger Sprache auf alle Seiten der griechischen Ölbaumkultur ein und würdigt das bisher meist viel zu wenig betonte Hervortreten der Haine zahmer Ölbäume im Landschaftsbild. K. Haushofer widmet eine methodische Betrachtung: „Politische Erdkunde und Geopolitik“. Er bezeichnet als eine der schwierigsten, aber auch dankbarsten Aufgaben der Erdkunde „die, als stärkster Träger allgemeiner Bildung unserer spezialisierten Zeit eine Übersicht über das Gesamtgebäude der Kultur

auf der kulturverändernden Erdoberfläche zu vermitteln, das Weltbild als Ganzes aufzureißen, und zwar nicht als atomisiertes Nebeneinander, sondern als Kosmos, im Zusammenhang der Gesamtheit seiner Lebensformen". Von diesem hohen Gesichtspunkt ausgehend, betont er die engen Bindungen zwischen Geopolitik und politischer Geographie und die Bedeutung der Geopolitik als einer Kunstlehre. Er skizziert neun Gruppen von geopolitischen Aufgaben. Zur letzten Gruppe gehört die Schaffung eines die ganze Erde umspannenden geopolitischen Standwerkes, das auf landeskundlichem Boden aufgebaut ist. H. Rüdiger bringt einen Beitrag „Zur politischen Geographie der deutschen Minderheiten". Wertvoll ist sicher die Einführung des Begriffs der völkischen Minderheit in die Geographie, aber ich glaube doch, daß die Einteilung der Nichtreichsdeutschen in Grenzdeutsche und Auslandsdeutsche, die auf Fittbogen zurückgeht, für die politische Geographie fruchtbringender ist. Denn in ihr kommt die Lage zum reichsdeutschen Kern zum Ausdruck: Das politische Ziel ersterer kann der Anschluß ans Reich, das der letzteren höchstens eine irgendwie geartete Autonomie im Rahmen eines andern Staats, etwa nach Art der Wolgadeutschen, sein (vgl. dazu die unten besprochene Pol. Geogr. von O. Maull, S. 382). In seinem flottgeschriebenen Beitrag: „Politisch-geographische Betrachtungen über die Iberische Halbinsel" stellt O. Jessen einen interessanten Vergleich zwischen Spanien-Portugal und Deutschland-Niederlande an. Die Möglichkeit der baldigen Verwirklichung der paniberischen, auf eine Wiedervereinigung von Spanien und Portugal gerichteten Bestrebungen beurteilt er aus einer klaren Analyse der beiderseitigen Landes- und Wirtschaftsnatur heraus sehr skeptisch. Anschließend gibt O. v. Niedermayer eine Übersicht über „Die geopolitischen Grundlagen des eurasiatisch-afrikanischen Übergangserdraumes". J. März kommt in seiner Studie: „Geopolitische Probleme am Persische[n] Golf" zu dem Ergebnis: „Der Golf, als Ve[r]kehrsvermittler zwischen West und Ost, a[ls] Teiler zwischen Hochland und Wüstengebie[t] unterliegt einem Raumgesetz: er ist eine un[]teilbare Einheit. Wer sich an ihm festsetz[t] strebt ihn ganz zu erfüllen, seinen Ausgang w[ie] auch den Übergang zum Zweistromland in sein[e] Hand zu bekommen; wer an seine Küste he[r]antritt, will auch an die Gegenküste übe[r]greifen." „Die geopolitische Struktu[r] Mesopotamiens", die Fr. Hesse zeichne[t,] gründet sich auf die morphologische Dreiglie[]derung in die aus Kreidekalk und Basalt au[f]gebauten Plateauflächen der Jesire, in die lang[]gestreckten Gebirgszonen des Nord- und Ost[]saumes mit ihren meist von eckigem Schutt[,] selten von feinem Schlamm erfüllten Becken[-] und Tallandschaften und in die rezente An[]schwemmungsebene des Irak. Die Verkehrs[]feindlichkeit aller drei Teile hat die Zerreißung Mesopotamiens in kleine und kleinste Sonder[]landschaften zur Folge, und seine innere Fähig[]keit reichte daher über die meist engräumigen und kurzlebigen Staatenbildungen des frühe[ren] Altertums nicht hinaus. Um so größer die poli[]tische Gefahr, die Mesopotamien aus seine[r] Brückenlage im Orient immer wieder im Laufe der Geschichte erwachsen ist. C. H. Pollog folgt mit einer Behandlung der „Frage der doppelten jährlichen Temperaturkurve in den Tropen". Die doppelte Kurve ist bekanntlich eine Folge des zweimaligen Maximums der täglichen Einstrahlungssummen. Auf den Meeren ist sie deshalb wenig ausgeprägt, weil die Jahresamplitude dort ja an sich überaus gering ist und die doppelte Jahresperiodizität daher leicht durch andere Einflüsse überdeckt wird. „Entwicklungsgänge morphologischer Forschung in den Alpen" betitelt sich der Beitrag des inzwischen in voller Jugendkraft dahingegangenen Innsbrucker Geologen und Morphologen H. v. Wolf. Eine hervorragend fleißige Darstellung der verschiedenen

ffassungen, die über die Wirksamkeit des ömenden Gletscher der Eiszeiten und die tstehung der alpinen Talformen in den letzten Jahren geäußert worden sind. Allerdings mehr das Trennende als das Verbindende einzelnen Ergebnisse betont; ganz so groß, e es dem Leser nach dieser Darstellung erheinen muß, ist die Divergenz der Auffassun- n meiner Überzeugung nach auf diesem Gete doch nicht! L. Distel entwickelt darauf einer ganz kurzen Darlegung den Unterhied der Begriffe „Bergschrund und ndkluft". E. Martin schildert „Bodenußerscheinungen im Frankenwald d im Vogtland", die er für diluvial hält; er die Beweise für diese Altersbestimmung hlen. Eine besonders sinnige Gabe bietet r. Leyden mit seinem Aufsatz: „Die egend um Drygallen". Wurde doch 698 J. Chr. Drygalski, Herr auf Drygallen, in n erblichen Adelsstand erhoben. Die Gegend n Drygallen, das ist das Land Masuren in stpreußen, mit dessen Seebecken sich diese kizze befaßt. Einen kurzen landeskundlichen briß, betitelt „Beiträge zur Kenntnis rmeniens" liefert U. Frey. Auf sehr gründchem Literaturstudium beruht die ausführche, gediegene, hydrographische Arbeit von . Fickeler über „Das Ob-Irtysch-System". nteressant ist die Einführung der Bezeichungen „Kälte-" und „Wärmeschalter" für ineschaltete Seen, die auf das Stromwasser abühlend oder erwärmend wirken. Aus dem ergleich beider Ströme ergibt sich, daß der b mit Recht als Hauptstrom angesehen wird, bwohl der Irtysch ihn an Länge übertrifft. C. athjens berichtet über „Neuere Anschauingen über den geologischen Bau der Colonia Exitrea". Einer der hervorragendten Beiträge ist der von K. Troll: „Ozeaische Züge im Pflanzenkleid Mitteleuropas". In der mit zehn Verbreitungskizzen ausgestatteten Abhandlung untersucht Troll, wie sich ozeanische und kontinentale Züge im europäischen Pflanzenkleid gegenseitig durchdringen und verzahnen, und wie sie dabei von den klimatischen und Bodeneinflüssen beherrscht werden. Er gliedert das ozeanische Pflanzenkleid Mittel-, West-, Nord- und Südeuropas in eine atlantische, eine atlantischmediterren-montane und eine atlantisch-subarktische Gruppe, und unterscheidet in jeder von ihnen eine euozeanische und eine subozeanische Untergruppe. In seinen „Beiträgen zur geographischen Erfassung der alpinen Pflanzendecke aus Karwendel und Schieferbergen" setzt L. Koegel die in den Ammergauer Bergen begonnenen Studien über die vegetativen Höhengrenzen in den deutschen Alpen fort. Den Beschluß bildet eine schulmethodische Arbeit von Th. Langenmaier: „Die Reform des Geographie-Unterrichts im Sinne der Willensbildung".

Haushofer, K.: Geopolitik des Pazifischen Ozeans. 8°, 453 Seiten, 9 Abbildungen, 7 Tafeln. Kurt Vowinckel-Verlag, Berlin-Grunewald 1924. Gebunden M. 15,—.

Dieses Buch handelt von der größten natürlichen Einheit, die die Erdoberfläche trägt, von dem Meer, das Menschenwitz „Mar Pacifico" nannte, „obwohl es die Zugstraßen der furchtbarsten Drehstürme mit den größten bisher gemessenen Windgeschwindigkeiten der Erde (54 m/sec) umschließt, seine Flutwellen 14 m hoch und viele Tausende von Kilometern weit von Arica und Iquique in die Sundainseln und an Japans Küsten wirft, an brandenden Ufern blühende Millionenstädte zerschlägt und die Glutwolken seiner Vulkane leuchtend in jagender Hast um den Erdball sendet!" Es ist neben Schotts „Geographie des Atlantischen Ozeans" die einzige bisher existierende monographische Behandlung einer Meeresgroßlandschaft und die erste politische Ozeanographie überhaupt. Es dürfte wenige geben, die über das gewaltige präsente physisch-geographische, anthropogeo-

graphische, historische, ethnographische und vorgeschichtliche Wissen verfügen, das unumgängig nötig ist, um ein derartig riesiges und sprödes Neuland zu roden. Haushofer besitzt solches Wissen und türmt auf diesem Neuland ein monumentales Gebäude, während er nur Bausteine herbeizutragen meint. Dieses Gebäude enthält eine stattliche Anzahl von Räumen, durch die wir mit sicherer Hand hindurchgeführt werden, und alle sind überreich an Inhalt, viel reicher, als der Umfang des aufgeführten Baues von außen ahnen läßt. Aber oft, gar zu oft, blitzt es nur für einen Augenblick irgendwo auf, interessiert will man aufmerken, das Unbestimmte fassen. aber schon drängt ein Neues. Und manche Nebengelasse sind nur für die hellsehenden Augen eines Mannes wie Haushofer licht, wir anderen mit oft recht mangelnden Kenntnissen über pazifische Geschichte, Soziologie und Völkerkunde tappen mitunter da im Dunkeln, wo wir gern vonseiten unseres Führers den Vorhang weiter zurückgeschlagen sähen, an Stellen etwa wie der folgenden: „Und gerade die Südsee sandte durch Fernwirkung eine der berühmtesten ‚Blasen' der gesamten Handels-Geographie und -Geschichte an die Oberfläche einer grundverdorbenen Schieberzeit durch den sogenannten ‚South-Sea-Bubble' — eine Rache des zum Raubbau mißbrauchten Pazifik an seinen Ausbeutern." So wird es uns nicht überall leicht gemacht, der ungemein feinsinnigen Führung durch diese oft nur intuitiv erfaßten und tief einfühlend geahnten, blitzartig in ihrer Gestalt wechselnden Zusammenhänge zu folgen.

Als „Studien über die Wechselbeziehungen zwischen Geographie und Geschichte" bezeichnet Haushofer sein Werk im Untertitel, unter beabsichtigter Anlehnung an die Benennung des ersten Bandes der Anthropogeographie des von ihm hoch verehrten Ratzel. In der Art, die Probleme anzufassen und darzustellen, besteht zwischen beiden Autoren eine Ähnlichkeit, die ihre tiefen Wurzeln hat. Aber in Stoffwahl und Zielsetzung existieren doch sehr wesentliche Unterschiede. Ratzel schloß genau zehn Jahre vor dem Beginn des furchtbaren Erlebens, das dem deutschen Volke beschieden war, die Augen. Haushofers Werk erscheint reichlich zehn Jahre nach diesem Wendepunkt im deutschen Dasein. Überall steht hinter ihm erschütternd aber auch ermannend das deutsche Schicksal. Haushofer will mit seinem Buche dem deutschen Volk zu seinem Teil den politischen Blick in die Weite der großen Erdräume vermitteln helfen, der vor dem Weltkrieg fast völlig fehlte, und dessen Pflege in unserer jetzigen Abschließung von weltweiter Betätigung um so schwieriger ist, den es aber unbedingt erwerben muß, wenn es an einen späteren neuen Aufstieg denken will: „Aufgabe und Ziel der Geopolitik — der wissenschaftlichen Unterlage zur Kunst des politischen Handelns im Daseinsringen der staatlichen Lebensformen um Lebensraum auf der Erde — wird es sein, die von der Erdoberfläche bestimmten Grundzüge, die einzig dauernden in diesem Ringen, zu erkennen, aus der empirischen Anwendung zur gesetzmäßig beherrschten vorzudringen." Es ist Haushofer daher im Gegensatz zu Ratzel aus dieser Auffassung der Geopolitik als Kunstlehre heraus weniger darum zu tun, die raumgebundenen politischen Erscheinungen der Erdoberfläche mit universellem, typisierendem Blick zu sehen als die praktischen Folgerungen aus der Vertiefung in die Einzelräume zu ziehen. Gewiß leuchtet im Buch über den pazifischen Ozean das Raumbild der ganzen Erde überall und immer wieder auf, aber es spiegelt sich nicht in sich selbst, sondern ausschließlich in der Oberfläche des größten Weltmeeres.

In allen pazifischen, d. h. mit ihrer Entstehung in ihrer natürlichen Landschaft ausschließlich am Großen Ozean verwurzelten staatlichen Gebilden steckt ein zentripetaler, zur höchsten Auswirtschaftung des eigenen Lebensraumes, zu Autarkie und Abschließung

ender Zug, im Gegensatz zu den expansiven, rifugalen, unruhigen und überfließenden gungen der atlantischen und innereurasi- en Welt. Eng mit diesem verbunden ist „Abneigung gegen extreme, rein gewalt- e Lösungen, fühlbare, sichtbare Strafe für gewaltigung der ausgleichenden Natur dieses ßten Seeraums, die sich seinen längeren ioden entsprechend in größeren Wellen- gen auswirkt; daneben aber eine vielleicht h erbarmungslosere Methode im Aufsaugen kleineren und schwächeren Individuen ch die größeren und mächtigeren (in einer htbaren Anwendung des Gesetzes der wachsen- Räume), so daß die kleinen in ihrer Eigen- fast ohne Daseinsspur verschwinden". Das das Hauptmotiv, das immer wieder zum rchbruch kommt. Daneben aber erklingt h ein zweites: Dem Ostufer mit seinem dillerenwall steht das Westufer der zer- chenen Küstenkette mit dem Randmeer- ridor und den vorgelagerten Zerrungsbogen- länden gegenüber. „Dieser Vorstellung ent- icht als Bild des Gesamtraumes am besten Wegeners von der Wanderung der Kon- ente. Für das Ostufer des amerikanischen nen Westens ist — wie physisch nach ser Theorie — so auch anthropogeographisch eichnend das aggressive Heranrücken, ebenso das pazifische Westufer, das des asiatischen nen Ostens, das Zurückweichen, die Ab- derung, mit Hinterlassung von Landrück- nden, geopolitische Abwehr, im Zusammen- Wegziehen in Jujit's-Haltung gegenüber n aufkommenden geopolitisch gleichsinnigen publikenwall vor der vulkanüberragten rdillere: der älteste Teil der Alten gegen- er der transatlantischen Erneuerung der uen Welt." —

„Auf das Daseinsmindestmaß zurückgeworfen, n der Sonne in den Schatten gedrängt, vom en Meer abgeschnitten und selbst in den ei nordischen Buchten des atlantischen Meeres freien Verkehrs in unseren eigenen Strömen beraubt, finden wir an indopazifischen Gestaden zwei Drittel der Menschheit als Leidensgefährten, für die das Brechen derselben Ketten die gleiche Befreiung bedeutet und die Wiedererlangung des höchsten Gutes der Völker wie des Einzelnen, der freien, sich selbst nach eigenen Gesetzen bestimmenden Persönlichkeit. Das ist der letzte Grund, warum wir das Wissen vom Pazifik nicht verlieren dürfen!"

Maull, O.: Politische Geographie. Berlin. Gebr. Borntraeger. 1925. XVI u. 744 S.

Wie Verfasser in einer ausführlichen und gediegenen Einführung in die historische Entwicklung der politischen Geographie, in der ich nur ein Eingehen auf Mackinders hervorragende Leistung in der Ratzelzeit: „The geographical Pivot of History" vermisse, darlegt, hat es in den 20 Jahren seit Ratzels Tode niemand unternommen, ein eigenes großes und geschlossenes Gebäude einer systematisch orientierten politischen Geographie zu errichten, wenn auch unter dem Eindruck des Weltkrieges Ansätze teilweise verheißungsvollen Inhalts in dieser Richtung gemacht worden waren (Lit. Ber. Z. f. G. 1924, S. 266 ff.). Zudem haftet Ratzels Politischer Geographie wie überhaupt seiner Anthropogeographie, was dem Verfasser zugegeben werden muß, insofern eine Einseitigkeit an, als R. ausschließlich auf den zu seiner Zeit allein gesicherten Grundlagen der Physischen Geographie aufbaut und damit Lage, Raum und die Einflüsse der physischen Erdoberfläche allein in den Vordergrund stellt, während Volk, Kultur und Wirtschaft in seinem System der Politischen Geographie nur eine untergeordnete Rolle spielen. Verfasser unternimmt es nun mit Erfolg, in einem außergewöhnlich umfangreichen Bande ein solches vollständiges System der Politischen Geographie zu entwerfen. Die Einleitung enthält außer der eben berührten Skizzierung der historischen Entwicklung der Politischen Geographie methodische Ausführungen über das Wesen und die Aufgaben der gesamten Geographie sowie die

Stellung der Politischen Geographie in ihr, die in allen Teilen neue Gedanken oder präzise Formulierungen älterer Ideen enthalten. Mit Recht wird die Geographie als Lehre von der Landschaft definiert und als Wissenschaft des Erdbildes bezeichnet. Ebenso mit Recht wird gefordert, daß in allen geographischen Arbeiten die Synthese zu voller Geltung gelange. Nicht ganz glücklich erscheint mir der Versuch, zwischen die Geographie der Natur- und die der Kulturlandschaft eine „Anthropogeographie im engeren Sinne" einschieben zu wollen, d. h. die „Lehre von der Entwicklung der anthropogeographischen Kräfte und der gleichzeitigen Differenzierung der Menschen unter dem Einfluß der Landschaftswirkung". So nützlich es sicher ist, in Parallele zur Geomorphologie, den Begriff der kulturgeographischen Kräfte einzuführen, so wenig notwendig ist es doch wohl, diese „physiologische Betrachtungsweise" (Passarge) durch einen so scharfen Schnitt von der Behandlung der Kulturlandschaft selbst zu trennen. Die auf der angedeuteten Basis geführte Polemik gegen Schlüter, der der Geographie der menschlichen Gemeinschaften in einer auf den Landschaftsbegriff aufgebauten Geographie eine gewisse Randstellung zuweist, ist daher meiner Meinung nach nicht glücklich. Auch Schlüter leugnet selbstverständlich nicht die Nötigung, alle Erscheinungen, die als Ursachen hinter der Kulturlandschaft stehen, einer geographisch-genetischen Betrachtung aufs gründlichste dienstbar zu machen, aber er vermag in diesen genetischen Beziehungen nicht den Zwang zu erkennen, die Ursachen als besonderen Teil der Anthropogeographie zu betrachten. Mir scheint daher, daß die Eingliederung der Politischen Geographie in die Gesamtgeographie noch nicht in Maulls Sinn entschieden ist, der sie zu seiner Anthropogeographie i. e. S. stellt und wie folgt definiert: „Die Politische Geographie ist die Lehre vom geographischen Wesen und von den geographischen Formen des Staates oder die Lehre vom Staate in seiner geographischen Gebundenheit, in seiner Abhängigkeit von der Natur- und Kulturlandschaft. Sie ist zugleich die Lehre von der Differenzierung der Menschheit zu staatlichen Gemeinschaften." Eine gewisse Lücke, die gerade in dieser Zeitschrift erwähnenswert ist, hat Verfasser in seinen tiefgründigen und ausführlichen methodischen Darlegungen insofern gelassen, als er der Beziehungen zwischen Politischer Geographie und Geopolitik überhaupt nicht gedenkt. Der Schlußabschnitt der Einleitung „Die Anwendung der Politischen Geographie auf die Politik" müßte eigentlich dazu herausfordern. Man würde dieses gänzliche Absehen von einer Würdigung der Geopolitik verstehen, wenn Verfasser Geopolitik und Politische Geographie, wie es nach nicht seltener Verwendung des Adjektivs „geopolitisch" scheinen könnte, als identische Begriffe betrachten würde. Daß das aber offenbar nicht der Fall ist, lehrt eine Bemerkung von S. 29, in der Haushofers Frühwerk Dai Nihon „mehr geopolitisch als politisch-geographisch" genannt wird. — Unter den historischen Atlanten, deren Benutzung für politisch-geographische Studien mit Recht dringend empfohlen wird, vermisse ich G. Droysens Allgemeinen Historischen Handatlas (Bielefeld u. Leipzig, Velhagen u. Klasing).

Es wäre verlockend, die 3 Hauptteile, in die M. den Kern seines von intensivem Fleiß und umfassender Literaturkenntnis zeugenden Werkes gliedert, in gleicher Ausführlichkeit zu kommentieren. Ich muß mich hier auf eine referierende Darstellung beschränken, in der Hoffnung, daß es bald möglich sein wird, auf wesentliche Punkte in dieser Zeitschrift in anderem Zusammenhang einzugehen. Im ersten Hauptteil behandelt M. den „Staat als geographische Erscheinung, als Raumorganismus". Als Vertreter einer im Vergleich zur extrem biologischen Auffassung abgeschwächten organischen Staatstheorie stellt er die Lebensprozesse der Staaten, die Raumorgane des Staates und

Boden und Volk verbindende Staatsidee ie die in Analogie zur ökologischen Orismenvergesellschaftung behandelte Staatenellschaft dar. Der nahezu 500 Seiten umende zweite Hauptteil ist der Analytischen itischen Geographie gewidmet. Diese bent mit der mehr beschreibenden Gestaltungsl Lagenlehre, der Morphographie der Staaten, t den Hauptnachdruck jedoch dann auf die iehungslehre, die Morphologie der Staaten. tere behandelt zunächst die Größe der aten, wobei Raum- und Bevölkerungsgröße sich berechtigterweise nur als ein Ausdruck enter politischer Energie gewertet werden, rauf die Staatsgestalt, die politische Grenze d schließlich die politische Lage und Nachrschaft. Letztere betrachtet in sehr umfangchen, übersichtlich untergegliederten Kapiteln e Naturlandschaften als Staatsräume, die enschen als Träger des Staatsgedankens und e Kulturlandschaften als Staatsräume. Beiders in den beiden letztgenannten Kapiteln, e man als den Kern des ganzen Werkes bechnen kann, geht M. zielbewußt eigene Wege, e über Ratzel hinausführen. Ich möchte vor em auf den ausgezeichneten Abschnitt „Sprachmeinschaft, Volk und Nation“ (S. 370—424) nweisen. Die Bedeutung der Autarkie für die aaten jedoch ließe sich heute auf Grund der isführungen von Penck (Z. f. G. 1925, S. 330) und Fischer (s. dieses Heft) schow nicht unwesentch vertiefen. Der letzte verhältnismäßig kurze auptteil schließlich befaßt sich mit der synthetihen politischen Geographie. Sie ist die Lehre n der synthetischen Einheit der Landschaft als m politischen Lebensraum. Besonders sei auf n Abschnitt: „Die Entwicklung des politischen rdbildes“ verwiesen, in dem in großem Wurf r überaus interessante Versuch gemacht wird, mtliche historischen und gegenwärtigen aatenbildungen unter dem Gesichtspunkt eines nthetischen Systems von politisch-geographihen Formenkreisen und Landschaftstypen zu irchmustern.

G. Freytag's Weltatlas. 255 Karten auf 142 Seiten. G. Freytag & Berndt, A.-G., Wien. 25 österr. Schillinge = 15,50 M.

Ein handlicher Atlas in Klein-Querformat. Siedlungen, Verkehrslinien und Staatengrenzen — letztere allzu aufdringlich — stehen auf den Hauptkarten im Vordergrund. Der Atlas eignet sich damit gut für den geopolitisch interessierten Zeitungsleser. Auf die Darstellung der Oberflächenformen dagegen ist wenig Sorgfalt verwendet. Karten, auf denen sie notgedrungen eine Rolle spielen muß, wie die von Österreich (35/36), sind daher die am wenigsten gut gelungenen. Durch eine sehr geschickte Ausnutzung des engen Raumes ist es möglich gewesen, alle Teile des Deutschen Reiches wenigstens im Maßstab 1 : 2 500 000, die Deutsch-Österreichs sogar in 1 : 2 250 000 wiederzugeben. Allerdings wechselt der Maßstab der verschiedenen Karten sonst sehr oft mit inkommensurablen Werten. Sehr dankenswert sind die zahlreichen Nebenkarten, die im Maßstab bis auf 1 : 200 000 hinaufgehen. Sie geben große Städte mit ihrer Umgebung, Industriereviere, turistisch wichtige Landschaften, Meerengen, Seen wieder. Ein Namenverzeichnis mit 45 000 Nummern erleichtert das Aufsuchen bestimmter Örtlichkeiten ungemein. Es ist hocherfreulich, daß im Bereich des deutschen Sprach- und Kulturbodens außerhalb der Reichsgrenzen die deutschen Namen den Vorzug erhalten haben. Die fremdsprachigen Namen stehen dann in Klammern darunter. Der Atlas entspricht damit im voraus einem auf dem 21. Deutschen Geographentage Pfingsten 1925 zu Breslau gefaßten Beschluß. Allerdings ist dieses Prinzip versehentlich noch nicht allenthalben durchgeführt. Statt Arlon, Mons, Namur, Cambrai, Arras möchte man lieber Arel, Bergen, Namen, Kammerich, Atrecht lesen. Die ungemein starke Hervorhebung der jetzigen Grenzen unterdrückt die dünne Eintragung der deutschen Vorkriegs grenzen. Daß das Hultschiner Ländchen bis 1920 zum Deutschen Reich gehört

hat, geht aus keiner der Karten hervor. Island als dänischen Besitz zu bezeichnen und zu kolorieren, geht heute nicht mehr an. Dagegen wäre es umgekehrt nicht nötig gewesen, das Saargebiet durch eine leuchtend grüne Farbe als ein politisches Sondergebilde hervorzuheben.

Meyers Geographischer Handatlas. 92 Haupt- und 99 Nebenkarten mit alphabetischem Namensverzeichnis. 5. gänzlich umgearb. Auflage. Leipzig 1924. Bibliograph. Institut. 20,— M.

Diese erste Nachkriegsauflage des „Großen Meyer" verfolgt ähnliche Zwecke wie der vorgenannte Atlas, verwendet jedoch durchweg größere Maßstäbe und befriedigt in der Geländewiedergabe etwas mehr. Es handelt sich auch hier im wesentlichen um einen sauber ausgeführten politischen Atlas. Die wenigen Höhenschichtenkarten, die meist in sehr kleinen Maßstäben gehalten sind, sind alte Bekannte aus anderen Werken des rühmlich bekannten Verlags und wirken hier als fremdes Element. Einige Nebenkärtchen stellen sprachliche und wirtschaftliche Verhältnisse dar. Die gutgelungene Wirtschaftskarte von Amerika zeigt, daß die Titelbezeichnung „gänzlich umgearbeitet" sich nicht nur auf die politischen Grenzen bezieht. Allerdings verdienen diese Beigaben noch einen systematischen Ausbau. Bedeutend mehr Aufmerksamkeit muß in der nächsten Auflage der Namengebung im Bereich des deutschen Kulturbodens geschenkt werden. Ein einheitlich durchgeführter Gesichtspunkt ist hier bisher überhaupt nicht erkennbar, und der oben angezogene Beschluß des Deutschen Geographentages verdient künftig dringend Beachtung. Auf Blatt 39 z. B. liest man nur Aalst, auf 33 nur Alost. Auf Blatt 23 stehen Praha (Prag), Brno (Brünn), Bratislava (Preßburg), C. Budejovice (Busweis), Jihlava (Iglau), Plzen (Pilsen), auf 38 und 39 Dunkerque (Dünkirchen) an erster Stelle, das letztgenannte Blatt verzeichnet nur Courtray, Tournay, Arlon usf.

Prof. Hickmanns Geographisch-Statistischer Universal-Atlas 1925. Vollständig neu bearbeitet von Alois Fischer. G. Freytag & Berndt, A.-G., Wien.

Gegenüber der Ausgabe 1924, die in der Z. f. G. 1924, S. 738, besprochen ist, sind in der neuen Auflage des ungemein fleißigen Werkes die den Weltkrieg betreffenden Tafeln fortgefallen und statt dessen Erweiterungen nach der wirtschaftsstatistischen Seite hin erfolgt. Von den 88 Tafeln stellen nicht weniger als 48 Neuschöpfungen dar. Diese behandeln z. B. Ein- und Auswanderung; Weltweizenversorgung 1924; Erzeugung von Radium, Diamanten, Graphit, Koks, elektrischer Energie; Länge der elektrifizierten Vollbahnen; Postverkehrsstatistik; Seeverkehr; Großfunkstationen; Großhandelsmessen; Löhne und Gehälter. Die meisten dieser Zahlenangaben benutzen das neueste erreichbare Material. Die Weltvölkerkarte und Weltreligionskarte sind jetzt verständigerweise in flächentreuer Projektion gezeichnet. Manche der schon bei Besprechung der vorigen Auflage erwähnten Versehen sind allerdings noch nicht ausgemerzt, vermutlich weil die betreffenden Diagrammtafeln diesesmal noch nicht erneuert werden konnten. Aber das sind wenige Einzelheiten, die den ständig wachsenden Wert des ganzen Werkes kaum verkleinern können.

Woytinski, Wl., Die Welt in Zahlen. Erstes Buch. Die Erde. Die Bevölkerung. Der Volksreichtum. Rudolf Mosse, Buchverlag. Berlin 1925.

In diesem statistischen Nachschlagewerk, von dem hier der erste Band einer geplanten Reihe von sieben vorliegt, werden ähnliche Ziele verfolgt, wie in dem vorbesprochenen Werk; es soll eine populäre Darstellung der wichtigsten Feststellungen der Statistik auf allen die Öffentlichkeit interessierenden Gebieten gegeben werden. Der Vergleich beider Bücher zeigt, daß Fischer seinen Stoff freier beherrscht. Das umfangreiche Buch von Woytinski, das farbige

raphische Darstellungen nur in knapper Menge nstreut, erstickt geradezu in Zahlen, die gar oft ohne eine tiefgründige Wortanalyse gegeben werden und dann vom Laien, dem das uch doch an erster Stelle dienen soll, in ihrer edeutung überhaupt nicht oder nur kritiklos faßt werden können. Ich möchte meinen, aß der umfangreiche erste Band inhaltlich eit über das hinausgeht, was bei Nichtfachuten Interesse finden kann. Weniger wäre in iesem Falle mehr gewesen. In den Teilen, in enen mir eine Nachprüfung möglich war, ist T. veraltetes Material verwendet, z. T. an verchiedenen Stellen von verschiedenartigen Zahlen usgegangen worden. S. 16 z. B. erhält China n Jahr der letzten Volkszählung 1920 einen lächeninhalt von 11,081 Mill. qkm und eine Einwohnerzahl von 439 Mill. S. 33 dagegen vird dem eigentlichen China eine Bevölkerungsahl von 359,2 Mill. gegeben. Beide Zahlen ürfen doch nur um die Bevölkerungsmenge ler Mongolei und Tibets, zusammen nur ca. 5 Mill., von einander abweichen! Über die Schwierigkeiten bei China siehe übrigens Z.f.G. 925 S. 763. Die Klimatabelle hätte nicht nach van Bebber, Hygienische Meteorologie aus dem ahre 1895 (!), sondern nach Köppen, Die Klinate der Erde 1923, zusammengestellt werden nüssen. Ebenso veraltet sind die Angaben über Verdunstungs- und Niederschlagsmengen auf Festländern und Ozeanen, über die Maximalund Mitteltiefen der Weltmeere, über die Vereilung des Kulturbodens auf die Erdteile u. a. m. ch möchte aber nicht verfehlen, zu betonen, laß Ausstellungen, wie die vorstehenden, sich uf Stichproben beziehen. Es soll nicht verkannt werden, daß in dieser statistischen Veröffentlichung eine gewaltige Arbeitsleistung teckt.

Diplomatisches Jahrbuch 1925. 162. Jahrgang. XXXVI und 888 S. Gotha, Justus Perthes.

Vgl. das Referat über den 161. Jahrgang in Z. f. G. 1924, S. 737. Die Reihenfolge der Staaten ist jetzt nach geographischen Gesichtspunkten geordnet. Dieses Prinzip wird aber dadurch durchbrochen, daß die Kolonien stets in Zusammenhang mit den Mutterländern gebracht werden. Europa nimmt damit 632 von 844 Seiten ein. Es wäre wohl besser, entweder zur alphabetischen Folge zurückzukehren oder aber den geographischen Gesichtspunkt voll zur Geltung zu bringen. Einige der in der vorigen Besprechung geäußerten Wünsche erfüllt die neue Ausgabe dieses ältesten und umfangreichsten statistischen Jahrbuchs, das in deutscher Sprache erscheint. Aber es fehlen noch die zusammenfassenden Übersichten.

Taschenatlas vom Deutschen Reich. 24 mehrfarbige Karten in Kupferstich. Mit einem Namenverzeichnis und geogr.-statistischen Nachweisen. 7. Auflage. Gotha 1925, Justus Perthes.

Das Werkchen gibt Ausschnitte aus den weitbekannten Karten des Deutschen Reiches wieder, die in Stielers Handatlas und Vogels Karte des Deutschen Reiches enthalten sind. Eisenbahnlinien und politische Grenzen sind besonders betont. Die Güte des Papiers und damit die Klarheit des Druckes hat sich gegenüber der Auflage von 1922 verbessert. Es wäre an der Zeit, den Namen „Zabrze" (Bl. 18) durch „Hindenburg" zu ersetzen. Jm übrigen aber ist die Namengebung des kleinen Werks, das auch die uns in Versailles entrissenen Gebiete in die kartographische und statistische Darstellung einbezieht, einwandfrei. Das Verzeichnis enthält über 15000 Namen.

Seeatlas. 24 Karten in Kupferstich. Mit nautischen Erläuterungen. Neu bearbeitet von Kapitän L. Schubart. 12. Aufl. Gotha 1925; Justus Perthes.

Vgl. Z. f. G. 1924 S. 739. Die Nachweisung über die Seeentfernungen von den deutschen Nordseehäfen nach den wichtigsten Welthäfen ist erfreulich erweitert worden.

Schumacher, A., Karten zur Ermittlung der Entfernungen auf den

Dampferwegen zwischen dem Atlantischen und dem Indischen und Stillen Ozean. Ann. d. Hydr. u. Marit. Meteorol. 1924, S. 300.

Diese für die Praxis sehr wichtige Veröffentlichung enthält 4 Karten in winkeltreuer Merkatorprojektion mit dem Äquatormaßstab 1 : 80 000 000. Auf ihnen werden die Entfernungen zur See auf die „vier Angelpunkte des Weltverkehrs", den Suez-, den Panamakanal, Kap Agulhas und die Magellanstraße (Punta Arenas) bezogen. Die Karten gelten für große Dampfer mit kräftigen Maschinen und stellen die effektiv von den Fahrzeugen zu bewältigenden Entfernungen von 500 zu 500 Seemeilen dar. Diese sind der Meeresströmungen wegen bald größer, bald kleiner als die Entfernungen „über Grund". Durch Kombination der vier Karten kann man die effektiven Entfernungen zwischen allen Häfen der Welt bis zu einer Genauigkeit von 100 Seemeilen ablesen. Man entnimmt den Karten viele auch geopolitisch interessante Tatsachen, z. B. daß die deutschen Nordseehäfen dem Panamakanal näher liegen als die italienischen Mittelmeerhäfen, daß der Panamakanal auch die Entfernung zwischen einzelnen atlantischen Häfen, z. B. Bahia Blanca (Argentinien) und Tampico (Mexiko) verkürzt hat. Die bekannte Annäherung der Haupthäfen Australiens an New York durch den Panamakanal kann genau zahlenmäßig festgestellt werden: die west- und südeuropäischen Häfen liegen der Magellanstraße näher als die Golfhäfen Mexikos, und vor Eröffnung des Panamakanals war die Entfernung Brest—San Franzisco nicht größer als die von New York nach San Franzisco.

Rohrbach, P., Die Länder und Völker der Erde. Karl Robert Langewiesche, Königstein i. T. u. Leipzig, 1925.

Gewiß ist es ein großes Wagnis, auf 321 Seiten kleinen Formats ohne Bilder und — von einer eingelegten Planiglobendarstellung aus dem Sydow-Wagnerschen Atlas abgesehen — ohne Karten eine Darstellung der Länderkunde der gesamten Erde zu geben. Man kann aber zugeben, daß dieses Wagnis innerhalb des Rahmens, den der Verfasser sich offenbar selbst gesteckt hat, geglückt ist. Man staunt über die gewaltige Fülle des in meist geschickter und anziehender Sprache gemeisterten Stoffes. Allerdings ist der Rahmen recht eng. Die physische Landesnatur tritt überall stark zurück. Soweit sie berücksichtigt wird, handelt es sich um Morphographie und um nicht immer klare Bemerkungen über den tektonischen Bau. Kein Wort über Klima, Pflanzenkleid, Gletscherwelt der Alpen! Plastische Landschaftsschilderungen treten infolgedessen stark zurück zugunsten topographischer Aufzählungen etwa von der Art (S. 175): „Eine große Stadt zwischen dem Ganges und dem Gebirge ist Luknow; am Flusse selbst liegt Kanpur. Berühmter sind die Dschamnastädte Agra und Delhi." Es wäre wohl besser gewesen, die reine Topographie in einen tabellarischen Anhang zu verweisen. Dann wäre für eigentlich landeskundliche Darstellung mehr Platz gewesen, und es wäre vermieden worden, daß die wirtschafts-, verkehrs- und politisch-geographischen Ausführungen, auf denen der Nachdruck liegt, in der Luft hängen. Die wirtschaftsgeographischen Angaben verdienten gerade, weil sie im Vordergrund stehen, überall eine Anpassung an die Gegenwart. Man kann heute bei Kolumbien Platin und Smaragde nicht unerwähnt lassen, und auch die zweitgrößte Erdölindustrie der Welt ist wohl nicht hinreichend mit den Worten gekennzeichnet: „Tampico mit großen Petroleumfeldern in der Nähe, um deren Ausbeutung amerikanische und englische Gruppen rivalisieren." Pencks „Zwischeneuropa" durch ein „Inneneuropa" ersetzen zu wollen, ist verfehlt.

Lautensach, H., Geopolitik mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands. Schauen und Schildern. Erdkundl. Lesehefte, herausgegeben von Dr. E. Hinrichs. 3. Reihe, Heft 11. Moritz Diester-

weg, Frankfurt a. M. 1925. Klein 8°. 80 S. M. 1,20. (Selbstanzeige.)

Ein geopolitisches Leseheft für die Hand unserer Oberprimaner und interessierter gebildeter Laien. An der Spitze steht ein kurzer Aufsatz über Wesen und Methode der Geopolitik vom Referenten. Es folgen als Hauptteil Abschnitte aus der geopolitischen Literatur der Gegenwart und jungen Vergangenheit, und zwar sind Werke von R. Sieger, N. Krebs, A. v. Hofmann, J. Sölch, F. Ratzel, E. Obst, K. Haushofer und R. Kjellén herangezogen. Aufgabe dieser Zusammenstellung ist es, die Leser mit der Auffassungsweise hervorragender, auf geopolitischem und politisch-geographischem Gebiet tätiger Männer bekannt zu machen und in eine Reihe regional begrenzter geopolitischer Probleme einzuführen. An den Anfang dieses Hauptteils ist eine Behandlung der geopolitischen Lage Europas zu Beginn des Weltkrieges, ans Ende eine solche der angelsächsischen Großmächte nach dem Weltkriege gestellt. Dazwischen reihen sich geopolitische Aufsätze über die geographischen Grundlagen des deutschen Volkstums, über die große Weserfestung, das Harzgebiet und Böhmen, über die Brennergrenze, die alpinen Tallandschaften, die Ukraine und das große japanische Erdbeben von 1923.

Dr. H. Lautensach.

Jerusalem, Franz W., Soziologie des Rechts. I. Gesetzmäßigkeit und Kollektivität. Jena, Gustav Fischer, 1925.

Bei den Forschungen auf allen Wissensgebieten läßt sich im Unterschiede zur Vorkriegszeit der Drang beobachten, vom spezialisierten und rationalisierten Bearbeiten einzelner Fragen wieder zurückzufinden zur Einheit des Wissens, die Verbindungen und Beziehungen der einzelnen Wissenszweige aufzuzeigen und aus ihnen eine einheitliche Weltanschauung zu gewinnen. Dieser Drang äußert sich einerseits in dem Versuch, logisch die Methoden der einzelnen Wissenschaften zu ordnen, um die Zusammenhänge der Formen bei der Behandlung wissenschaftlicher Inhalte darzutun — eine erschöpfende Darstellung der Formen kann zum Aufbau einer wissenschaftlichen Welt genügen (Kant) —, andererseits äußert sich der Drang darin, daß die Weltgeschichte und die Entwicklung des menschlichen Denkens in ihrem Zusammenhange gesehen werden, daß ein einheitliches Bild entworfen wird vom Zusammenhang des Weltgeschehens und der Denkinhalte. Beide Tendenzen bauen auf dem Fundament des deutschen Idealismus (Kant-Hegel).

Einen solchen Versuch zur Erweiterung eines engeren Wissensgebietes gibt auch Jerusalem — er schreibt nicht nur eine Soziologie des Rechts, sondern er will sein Buch angesehen wissen als ein Programm, welches die Grundlage für jede künftige Wissenschaft von dem sozialen Leben der Menschen zu bilden habe. Leider müssen wir nach dem vorliegenden ersten Bande verneinen, daß dem Werke diese Bedeutung zukommen kann. Jn dem uns gezogenen Rahmen ist eine erschöpfende kritische Würdigung nicht möglich, nur einige Andeutungen können gegeben werden. Jerusalem findet die Basis für die Betrachtung des sozialen Lebens in der Aufzeigung der Prinzipien der Gesetzmäßigkeit, die ihm subjektive Eigenschaften der menschlichen Lebensäußerungen sind, und der Prinzipien der Kollektivität, in welcher er das Wesen der menschlichen Entwicklung überhaupt sieht (warum das häßliche Fremdwort Kollektivität, wo wir die klareren Begriffe der Vergesellschaftung und der Vergemeinschaftung haben?). Als allgemeines Entwicklungsgesetz der Weltgeschichte enthüllt sich Jerusalem der Weg von der Kollektivität zum Individualismus, und dann geht es wieder zurück vom Individualismus zum Kollektivismus. An diesem Wendepunkt steht unsere jetzige Epoche nach seiner Meinung.

Wie wenig umfassend das soziale Leben behandelt wird, tritt darin hervor, daß eine so wichtige Beziehung wie diejenige des Bodens zum sozialen Leben und insbesondere zum Staat völlig übergangen wird. Der Geopolitiker

erhält unmittelbar keinerlei Anregung aus dem Werk, und nirgendwo wird hingewiesen auf die spezifische Einwirkung oder Bedeutung der Natur auf das soziale oder staatliche Leben der Menschen, geschweige denn, daß Gradunterschiede dieser Wirkungen für die von Jerusalem behaupteten weltgeschichtlichen Epochen angedeutet werden. Muß nicht im kollektivistischen Zeitalter der Einfluß des Bodens auf das soziale Leben ein anderer sein als im individualistischen Zeitalter? Diese wichtige Lebensbeziehung wird übergangen, wohl aber wird sehr viel Anregendes in außerordentlich geistreicher Form über das soziale Leben selbst gesagt, ohne daß jedoch alles und vor allem die Entwicklungsgeschichte selbst hinreichend bewiesen wird. Das Buch ist durchaus modern: eine neue „Einstellung" wird verlangt, nämlich die kollektivistische neben der individualistischen, eine eigene Methode wird gefunden, diejenige der „reinen Gegenständlichkeit", und endlich wird nicht so viel Wert gelegt auf objektive Erkenntnis als auf „subjektive Erlebnisse". Das Buch ist zu subjektiv, und deshalb wird es viele Subjekte vielleicht zum Glauben an seinen Inhalt verführen können, jedoch nicht alle Subjekte vom Vorhandensein objektiver Wahrheiten überzeugen müssen. Gleichwohl ist es sehr geistreich geschrieben, sehr viel Literatur ist originell verarbeitet, und der Universalgebildete wird zum mindesten gereizt zu ästhetisierenden Betrachtungen über die zahlreichen Verwendungsmöglichkeiten der einmaligen und geduldigen Weltgeschichte. Dr. M. Spandau.

Berichtigungen

zu dem Aufsatz von Sieger: Die Grenzen in der politischen Geographie, Zeitschrift für Geopolitik, Heft 9.

S. 662, Z. 4 lies „politischen Räume".
S. 663, Z. 15 lies „des Flusses" (statt „der Ebene").
S. 664, Z. 6 von unten, lies „eindeutige" (statt „einteilige".
S. 664, Z. 5 von unten, lies „Ausdrücke" (statt „Ansprüche").
S. 665, Z. 18 lies „besonders" (statt „bei").
S. 665, Z. 24 lies „Die Grenzen der Naturvölker und primitiven Staaten sind Gürtel" (statt „Staaten und Gürtel").
S. 665, Z. 8 von unten, lies „politischer Grenzraum".
S. 666, Z. 14 lies „dem Geopolitiker".
S. 671, Anm. 1 lies „in dessen Verhandlungen" (statt „in diesen").

Verantwortlich sind: Dr. F. Hesse, Berlin-Grunewald, Hohenzollerndamm 83 / Prof. Dr. K. Haushofer, München, Arcisstraße 30 / Prof. Dr. E. Obst, Hannover, Geibelstraße 24 / Studienrat Dr. H. Lautensach, Hannover, Freiligrathstr. 9 / Professor Dr Maull, Frankfurt/Main, Franz Rückerstraße 23 / Verlag: Kurt Vowinckel Verlag, Berlin-Grunewald, Hohenzollerndamm 83 / Druck: Saladruck Zieger & Steinkopf, Berlin SO 16, Köpenicker Str. 114.